
В. Лысенко
ПОСЛЕДНИЙ РЕЙС
В. Лысенко · ПОСЛЕДНИЙ РЕЙС



В. Лысенко

ПОСЛЕДНИЙ РЕЙС

ПОСЕВ

Обложка работы художницы
Л. Гл. Скуратовой

Frankfurt/Main
Printed in Germany

ВВЕДЕНИЕ

В 1977 году пресса и радио стали сообщать об участившихся нарушениях советскими рыболовными судами иностранных рыболовных зон. Несколько раз советские рыболовные суда арестовывались канадцами. Несколько советских траулеров задержала береговая охрана США. Их капитаны за незаконный промысел в чужих водах были оштрафованы на крупные суммы (один из них – на 15 тысяч долларов!). Осенью 1977 года произошли три инцидента и в 200-мильной зоне у берегов Аргентины.

Аргентинские военные корабли 21 сентября задержали в районе Патагонского шельфа, в аргентинской рыболовной зоне, советские рыболовные суда „Бусоль", „Теодор Нетте", „Апатит" и „Магнит". Пять дней спустя – еще одно: „Нерей". 1 октября – траулеры „Прокопьевск", „Франс Галс" и одновременно с ними – болгарские траулеры „Офелия" и „Аурелия". Советские и болгарские суда, оказавшие сопротивление задержанию, подверглись обстрелу, при котором болгарскому траулеру „Офелия" артиллерийским огнем были нанесены значительные повреждения, несколько болгарских рыбаков ранены, один из них лишился ноги. Во время высадки аргентинского десанта на один из советских траулеров перевернулся катер аргентинских военно-морских сил, утонули аргентинские военные моряки...

Советская пресса зашумела в ответ, стараясь представить Советский Союз обиженной стороной. „Комсомольская правда" от 4 октября 1977 года

опубликовала путаное, невразумительное и лживое интервью, полученное ее корреспондентом в Министерстве рыбного хозяйства СССР. В нем обвинения по адресу аргентинской „хунты", планирующей „антисоветские" кампании, и дикарей-аргентинцев, ни уха ни рыла не смыслящих в навигации, напавших на рыболовные суда в открытом море. В нем „залпы" и „десанты", „эсминцы" и „крейсеры", даже „авианосец", которого нет в составе аргентинского военно-морского флота (вероятно, в „авианосцы" произвели плавучую базу для вертолетов рыбнадзора). В нем также трогательная забота „милых" работников советского посольства и „добрых" первых помощников капитанов (политкомиссаров), организовавших досуг арестованных рыбаков, устроивших для них концерты художественной самодеятельности.

Описывая жестокость аргентинских военных моряков, обстрелявших наши „невинные" суда в открытом море, и несправедливость аргентинского суда, вынесшего неправый приговор, „Комсомольская правда", со слов представителя Министерства рыбного хозяйства, очень неубедительно, полунамеками, пытается доказать, что советские суда не находились в момент задержания на том расстоянии от патагонского берега, какое значится в показаниях офицеров, задержавших их военных кораблей, так как в этом случае они должны были бы идти со скоростью от 14 до 20 узлов, в то время как скорость этих траулеров якобы 12 узлов. Это просто ложь, рассчитанная на несведущих людей.

Очевидно в порядке „объективности", „Комсомольская правда" умолчала, что советские траулеры оказали сопротивление и стали причиной гибели

аргентинских моряков. Протестуя против морального ущерба, нанесенного советским людям, и убытков, понесенных советскими судовладельцами, газета не объясняет, зачем эти рыболовные суда пришли к аргентинским берегам. Не заниматься же художественной самодеятельностью? Ведь за двухсотмильной аргентинской зоной в этом районе Атлантического океана рыбы-то в достаточном для них количестве нет!

„Комсомольская правда" возмущается тем, что Аргентина выслала против советских гражданских рыбаков чуть ли не весь аргентинский военно-морской флот во главе с командующим – членом военной хунты адмиралом Массера. Она умалчивает, что советские рыболовные суда не в одиночку, а целыми флотилиями, не впервые нарушают аргентинскую морскую границу. Что еще аргентинцам оставалось делать после того, как „армада" снова подошла к их берегам?

– В чем дело? – вправе спросить человек, далекий от моря, рыбной ловли и проблем, с этим связанных. – Быть может, произошла трагическая ошибка? Или действительно это „антисоветская акция", запланированная аргентинской военной хунтой? А возможно, виновато самоуправство советских капитанов, в погоне за рыбой нарушающих аргентинскую границу? В таком случае, мол, их надо наказывать, а советское правительство предупреждать, что его капитаны не соблюдают международных правил. Ведь в глазах западного человека и западного суда капитан – ответственный правовой представитель доверенного ему корабля.

Те, кто так думают, неправильно понимают положение и роль советского капитана или, понимая, не хотят сказать об этом вслух.

Я – старый рыболовецкий капитан, семнадцать лет капитанствовавший на советском рыболовном флоте, долгое время работавший капитаном-директором на больших плавучих рыбозаводах, приписанных к Мурманску и Риге, – могу с ответственностью заверить, что дело обстоит далеко не так.

В течение последних трех десятилетий советские рыболовные суда повсюду вторгались в иностранные рыболовные зоны; несчетное количество раз их задерживали, поодиночке и группами, у берегов Норвегии и Великобритании, США и Канады, Швеции и Японии...

В начале февраля 1978 года в норвежской рыболовной зоне был задержан траулер „Перекат”. Помимо нарушения зоны, капитан занимался ловлей рыбы тралом с ячеей значительно меньшего размера, чем разрешено международной конвенцией. Оштрафован на 20 000 крон. Трал конфискован. (Передача шведского радио от 8 февраля 1978 г.) Однако попробовал бы советский капитан самовольно, без разрешения правительственных инстанций, сделать что-либо подобное!

Каждый советский моряк знает, что если судно самовольно нарушит государственную границу, то капитану – „труба”, как говорят на морском жаргоне. У советского капитана нет таких личных средств, чтобы платить штрафы по 15 тысяч долларов. Штрафы платит за него государство, а потом начинаются разбирательства в управлении флота, в парткоме, включается КГБ. Как минимум, у него отбирают капитанский диплом – не бывать ему

больше капитаном, и вся его жизнь искалечена. А у аргентинских берегов было еще повреждено и судно, были и человеческие жертвы. За такое неминуемо бы срок „припаяли", если бы нарушение было совершено самовольно. Страх перед этим крепко въелся в каждого советского капитана еще со штурманских, а то и с матросских времен.

Пойдем дальше. На Западе капитан – полноправный и полномочный руководитель, сам принимающий решения и отвечающий за свои действия. Советский же капитан не сам выбирает район промысла. Его посылают в определенные свыше районы и часто, очень часто, не только ловить рыбу. Но об этом – позже.

Итак, когда советское правительство хочет, чтобы советские суда не нарушали рыболовных границ какого-либо государства, оно может обеспечить это на 100%: к существующим границам добавляются так называемые „буферные зоны", иногда шириной до 10–12 миль, высылаются специальные патрульные суда, которые следят, чтобы какой-нибудь траулер по ошибке не зашел в буферную зону, не говоря уже о самой границе. Капитанов, нарушивших даже буферную зону, бывало, снимали с должности. Все советские капитаны знают, что им грозит, и никогда не пойдут на самовольное нарушение границы.

Так было у берегов Канады, когда несколько лет назад Канада ввела у себя 50-мильную зону и советское правительство в то время не хотело ссориться с канадским правительством. Так бывало временами у берегов США и у берегов Норвегии – временами, когда в зависимости от политической конъюнктуры, этого хотело советское правительство. Иначе дело

обстоит теперь у берегов США, Канады, Норвегии, Аргентины...

Некоторые считают, что нарушение советскими траулерами аргентинской рыболовной границы — это попытка прощупать реакцию аргентинских властей. Это неверно. Аргентина еще в 1968 году установила у своих берегов 200-мильную зону рыболовных и экономических интересов, и советскому правительству прекрасно известно, что аргентинцы весьма серьезно реагируют на ее нарушение.

В 1969 году я был капитаном того самого, недавно задержанного аргентинцами, БМРТ № 361 „Теодор Нетте" Рижской базы тралового флота. Меня направили ловить рыбу к берегам Африки на параллели между бухтой Людерица и Уолфиш-Беем. Территориальные воды у берегов Южной Африки небольшие — 12 миль, и суда Рижского тралового флота работали сразу же за южноафриканской морской границей. Вместе с нами работали калининградские рыбаки и много иностранных судов — всего 50–60 траулеров в одном небольшом районе. Промысловая обстановка была неважной. Рыбы попадалось мало, и мы не всегда выполняли суточные нормы заморозки. Об этом не могли не знать на берегу из наших сводок улова. Поэтому мне показалось странным появление в этом районе большой группы огромных траулеров типа ПР (производственный рефрижератор) из Мурманска. В Мурманском траловом флоте, где я плавал долгие годы, у меня было много знакомых. С одним из них я встретился при перегрузке рыбы на плавбазу. Спрашиваю:

— Каким ветром вас сюда занесло? Тут и рыбы для ваших громад нет! Вы же не сможете обеспечить

положенные вам по плану суточные вылов и заморозку...

И рассказал он мне, что сначала они были направлены на патагонский шельф у берегов Аргентины. Этот шельф очень богат рыбой и кое-где простирается миль на двести от берега. Советские суда облавливали там уже три года большие скопления молоди серебристого хека, по сути подрывая его запасы. Но после того, как президент Аргентины издал указ о 200-мильной рыболовной зоне, иностранные суда потеряли право промысла в ее границах. Указ президента Аргентины был переведен на русский язык и передан советским властям и капитанам.

В указе говорилось о границах рыболовных зон и методах их защиты. В частности, говорилось о приказе открывать огонь по судам-нарушителям даже без предупреждения. Я сам имел на борту эту информацию аргентинских властей. Хотя об указе сразу же сообщили по радио и довели его до сведения всех иностранных посольств, в том числе и советского, мурманчан все же послали туда. Им велели ловить рыбу в запретной зоне, рассчитывая, что аргентинское правительство ограничится указом, а в жизнь его проводить не будет. Так сказать, „разведка боем".

– И вот, – рассказывает мой приятель, – аргентинский сторожевик в сопровождении тихоходного буксира обнаружил двух мурманчан, траливших в запретной зоне, остановил их, и им было заявлено:

– Вы вторглись в аргентинские территориальные воды! Промышляя в наших водах, в нашей рыболовной зоне, вы нарушаете закон, изданный президентом Аргентины!

Начались, как обычно, путаные переговоры. Советские капитаны пытались притвориться, что не понимают английского и не знают поэтому, чего от них хотят. Но командир аргентинского военного корабля им радировал:

– Я вас задерживаю! Следуйте за мной в порт для расследования причин нарушения...

Капитаны (один из них – Борис Потапенко, работавший у меня в Мурманске в пятидесятые годы старпомом на траулере „Гурзуф") согласились, а между собой стали договариваться, как убежать от аргентинцев:

– Если рядом со мной пойдет сторожевик, – переговариваются они по радио, – то ты отходи немножко в сторонку. За тобой пойдет буксирчик, имеющий ходу не больше девяти узлов, в то время как у тебя – все шестнадцать. Ты добавляй понемногу ходу, старайся от него оторваться, выскочить за границу и спрятаться в куче наших судов. Когда ты начнешь набирать ход и буксирчик от тебя отстанет, более быстроходный военный корабль бросится за тобой вдогонку. Тогда я начну убегать... Устроим им игру в кошки-мышки!

Сказано – сделано. Вначале все шло по плану: буксирчик начал отставать, засвистел, по радио потребовал сбавить ход. Какой там! – еще пуще „кочегарят". Однако сторожевик не погнался за убегающим судном, а дал предупредительный выстрел.

– Подумаешь, пугает! Ерунда! Убежим! – решил капитан Потапенко и продолжал уходить.

Видя это, аргентинцы, имевшие свое представление о правилах игры, опустили орудия и всадили четыре снаряда-болванки в носовую часть его траулера. К счастью, никто не был ни убит, ни ранен, и мой

приятель рассказывал эту историю с комическими подробностями.

Сначала команды высыпали на палубу посмотреть, как лихо они дурят аргентинский военный корабль, а когда началась стрельба, всех сразу с палубы и с мостика как сдуло!

Капитаны, после того как увидели, что аргентинцы не шутят, схватились за телеграф:

– Стоп, машина!

Тогда аргентинец им говорит:

– Раз вы, ребята, такие шустрые, то вот вам мое предупреждение, и теперь идите в порт сами. Я вас даже конвоировать не буду, а пойду других ваших коллег ловить...

И пошли они, и сдались как миленькие в аргентинском порту... После этого с берега сразу же пришло правительственное распоряжение немедленно всем остальным судам уходить от южно-американских берегов к Африке.

Так было в 1969 году. Почему же повторили то же самое в 1977-м? Забыли, что ли? Или преднамеренно спровоцировали инцидент? Причем уже с человеческими жертвами! Почему советское правительство теперь не устанавливает буферных зон и не выделяет патрульных судов? И зачем посылать рыболовный флот в районы, где практически нет промысловых глубин вне 200-мильной зоны?

Разберемся в мотивах, толкающих его на такие провокационные действия.

В последнее время ведутся интенсивные международные переговоры не только о новых морских границах, экономических и рыболовных зонах, о новом морском праве, но и вообще о спасении Мирового океана. Прибрежные страны, обеспокоен-

ные хищническим ловом советских рыболовных флотилий у их берегов, стараются уберечь от них молодь рыбы – все дальше в океан расширяют свои рыболовные зоны. Советское же правительство стремится торпедировать эти переговоры, запугать страны, сделать их более сговорчивыми.

Инцидент в районе Патагонского шельфа – лишь один из незначительных примеров преступных действий, творимых нашим рыболовным флотом, который я и покинул потому, что не захотел больше быть соучастником преступлений перед человечеством.

Но расскажу обо всем по порядку. Мой рассказ не претендует на литературность, но он будет правдив. Я буду рассказывать только о том, что сам видел, в чем сам участвовал и что знаю наверняка.

НЕМНОЖКО БИОГРАФИИ

Меня зовут Владиль Кириллович Лысенко. Родился я во Владивостоке в 1926 году – в семье русских рабочих.

Оба мои деда – по отцовской и по материнской линии – труженики-крестьяне, перебравшиеся в город. Мой дед по отцовской линии – коммунист с 1914 года – был не очень грамотен. В последние годы своей жизни он работал механиком в сухих доках.

Отец мой – тоже коммунист, с 1924 года. Начал работать на заводе простым рабочим, стал слесарем-револьверщиком. Потом его как активного комсомольца и в последствии коммуниста направили на учебу. Отец учился всю жизнь и как сознательный коммунист старался и меня воспитывать на идеях коммунизма, на писателях-коммунистах и ура-патриотах, на Маяковском. Он холодно относился к моему увлечению классиками – Чеховым и Толстым, считал их представителями „чуждого класса". Не совсем одобрял он даже и то, что я интересовался историей, искусством и всячески старался подтолкнуть меня к активной патриотической деятельности.

Я родился в стране где и во времена когда галстук и шляпа были „родимыми пятнами проклятого прошлого", а слово „интеллигент" употребляли, когда очень уж хотели оскорбить, унизить и припугнуть человека. Моему отцу, молодому пролетарию-коммунисту, не в масть была жена (моя мать), которая не захотела вступать в партию, а вместо этого

(о, ужас!) подалась в актрисы. Победная поступь бездушной идеи растоптала человеческое чувство любви, и родители мои разбежались. Я же стал богаче на еще одного папу и еще одну маму... Слава Богу, были еще бабушки и тетушки, по инерции жившие общечеловеческой, а не коммунистической моралью. Они перелицовывали свои капоры и юбки и строчили мне фантастические пальто и штаны. Их старые валенки после ремонта тоже шли в дело, так что зимой у меня мерзли только руки. Потом была школа с одним учебником на троих (не отсюда ли позже „на троих соображать" стали?) и газеты вместо тетрадей (страницы с портретами вождей употреблять для письма было строго запрещено). Первой ненадеванной обновкой явился для меня красный пионерский галстук. (Без галстука можешь в школу не приходить!) И я, вместе со всеми бодро маршировал, горланя: „Спасибо великому Сталину за счастливое детство" и „Мы фашистов не боимся, пойдем на штыки".

Мать вытащила не тот номер (отчима). „Великий отец и друг всех народов" вместе с миллионами других „врагов народа" заложил отчима в фундамент коммунизма в „славном" 1937 году. Мне же „члену семьи врага народа" трудно было заводить друзей. Их было печально мало. Зато было много книг старого времени, таскаемых с чердаков. И было море. Ни оно мне, ни я ему не изменяем до сих пор.

Лето 1941 года. Мне 15 лет. Война. Приказ: заменить отцов, ушедших на фронт. Начало работы на море. Рейс за границу. Виденное в большом мире проецировалось на вколоченную в голову пропаганду и резко диссонировало с ней. За идеями стали

различаться люди. Удивительно было узнавать, что не везде люди существовали только как жертвы или рабы идеи.

*

Всю войну с Германией, до самого ее конца, мне пришлось проработать на море: я вернулся во Владивосток 10 мая 1945 года, проплавав все эти годы между портами Советского Союза и Соединенных Штатов Америки. Работа на торговом судне в годы войны была нелегкой. Мы подвергались и налетам, и бомбежкам, и атакам подводных лодок.

Естественно, в военной обстановке суда работали очень скрытно, пробирались через океан, боясь даже встреч друг с другом. В то время существовало одно даже для условий войны бесчеловечное правило. Включать передатчик и работать открытой радиосвязью мы могли только тогда, когда надо было послать сигнал бедствия, сообщить, что мы погибаем. Но этот сигнал давался не для того, чтобы нас спасали, а чтобы из этого района, где мы подверглись нападению, подальше уходили другие суда. Вообще никто и не ждал, что будут спасать...

Американцы в те годы передавали нам по „ленд-лизу" очень много судов. Довоенный флот в Советском Союзе был совсем маленький, плохой и почти весь был уничтожен в начале войны. Остались считанные единицы. Так, помню, что между Владивостоком и тихоокеанскими портами Соединенных Штатов в те годы работало у нас около 200 судов, из них не меньше 180 судов, полученных от американцев. Это были и совсем новые, только что спущенные со стапелей, и старые суда.

Эти суда передавались нам с такой быстротой, что мы иногда даже не успевали переоформить документы. Однажды на одном из таких судов, которому не успели оформить документы на передачу, мне пришлось побывать в японском плену, в Отомари (июнь, июль и часть августа 1943 года). Там тогда стояло несколько советских судов („Каменец-Подольск", „Ингул", „Двина", „Ногин"), забранных японцами, так как мы не могли предъявить документов, доказывающих, что это не американские, а советские суда.

К нам на флот поступало также большое количество судов американской военной серии „Либерти", которые казались нам тогда верхом судостроения. Жить и работать на этих судах нам было и легко, и удобно.

Кроме сухогрузных судов, американцы передавали нам отличные быстроходные танкеры, строили для нас великолепные ледоколы, как, например, „Северный ветер" и „Северный полюс". Эти новейшие американские ледоколы по всем статьям забивали ледоколы советской постройки, такие, как „Сталин", „Молотов", „Каганович", которыми хвасталась советская пропаганда. Их строительство так же, как и строительство сухогрузных судов, в США осуществлялось с поражающей нас быстротой. Нам, советским морякам, было даже трудно себе представить, что судно, строившееся в Советском Союзе три с половиной года, в Соединенных Штатах Америки создавалось за 42 плановых дня, а иногда и быстрее...

Все это меня очень интересовало.

В конце войны я был удостоен правительственной награды – ордена Красной звезды – за выпол-

нение опасных и ответственных рейсов по доставке авиационного бензина в бочках на обычном пароходе-угольщике из Портленда (США) в советский полярный поселок Анадырь – во время рейса мы могли в любой момент взлететь в воздух от одной-единственной искры.

Вскоре после этого помполит судна, на котором я плавал, ревнуя к буфетчице, написал на меня донос, что я собираюсь остаться в Америке. Весной 1945 года я был снят с судна в Петропавловске-на-Камчатке и отдан под суд военного трибунала по обвинению в измене родине и шпионаже в пользу Соединенных Штатов (!) – нашего тогдашнего союзника. Мне не было еще девятнадцати лет...

Даже следователю военно-морского трибунала капитан-лейтенанту Капустину, который меня допрашивал и, вероятно, слегка мне симпатизировал, была ясна смехотворность обвинения. Заканчивая дело, он сказал:

– Верю, парень, что никакой ты не шпион и не изменник, но тебя все-таки придется судить, потому что на тебя уже заведено дело. Такие сейчас времена! Так надо! Но постараюсь сделать для тебя все, что могу...

И сделал. Совсем закрыть мое дело он не мог, так как считалось, что органы государственной безопасности „ошибаться" не могут. Он переоформил статьи, сняв с меня 58-ю статью и представив все дело как самовольное оставление вахты и нарушение трудовой дисциплины.

Мне „повезло": я получил три года условно, был отправлен во Владивосток, призван в армию и направлен в десантную часть.

Пройдя короткий курс обучения десантника при военном аэродроме, я, в ночь на 9 августа 1945 года, за 4 часа до объявления советско-японской войны, вместе с восьмью младшими лейтенантами был сброшен на парашюте в Маньчжурии. Нам было приказано взорвать два шоссейных моста и один железнодорожный, по которым в случае нашего наступления могли быть подброшены к советско-маньчжурской границе японские резервы. Меня наградили орденом Красного знамени – наградой, редко дававшейся во время прошлой войны.

После войны я продолжал учиться, и в 1947 году получил в Ленинграде диплом конструктора-судокорпусника. Затем три года работал по „разнарядке", положенной для молодых специалистов после учебы, на Южном Сахалине в области судоремонта и судостроения – технoруком (что-то вроде главного инженера небольших предприятий) на верфи. Верфь, конечно, маленькая: деревянное судостроение. Мы занимались главным образом судоремонтом тех мелких плавучих единиц, которые остались нам от японцев.

Отработав положенный трехлетний срок, я вернулся во Владивосток и поступил на судоремонтный завод – строителем (это что-то вроде старшего прораба), затем уехал на Черное море, в Херсон, где получил место заместителя начальника технического отдела на судоверфи.

В Херсоне мною опять стали усиленно интересоваться органы государственной безопасности, потому что тогда, в 1952 году, уже само пребывание в Америке во время войны расценивалось как преступление.

А тут еще на верфи произошло событие: 29 декабря 1952 года в 9 часов утра на стапелях взорвался танкер – первенец советского послевоенного танкеростроения. Я так и не знаю точно, что произошло. Но ГБ заподозрило диверсию. Всех подозрительных взяли под арест. Директор завода, главный инженер и начальник охраны получили „нормальные" по тем временам сроки: по 25 лет лагерей. Я находился 8 месяцев под следствием...

Утверждать, что действительно была диверсия – не могу, потому что, естественно, никто мне карт не раскрывал, но и не думаю, что взрыв мог быть случайностью, потому что огромный по тем временам танкер, водоизмещением порядка 16 тысяч тонн (и грузоподъемностью примерно 12 с половиной тысяч тонн), был разворочен пополам по коффердаму. Сразу же после взрыва мне закрыли допуск на завод, и я не видел обстоятельств дела на месте, а мог лишь составить себе представление о нем по тем вопросам, которые мне задавались в ГБ. Так, я случайно узнал, что на месте взрыва нашли 16 головок от кислородных баллонов; то, что в одном месте – в коффердаме – было сконцентрировано такое количество баллонов с кислородом, само по себе не могло быть случайным...

На заводе началась большая волна террора, но взрыв произошел в конце декабря 1952 года, а 5 марта 1953 года умер Сталин, и на верхах разгорелась борьба за власть. Ликвидация Берии летом того же года потрясла органы государственной безопасности, у них началась паника и полный разброд. И это в первую очередь спасло меня от посадки.

Возможно, не последнюю роль в моем освобождении сыграло и то, что начальником Водного отде-

ла (КГБ) в Херсоне был подполковник Добровольский, пришедший в „органы" из отдела военной контрразведки СМЕРШ 9-й воздушной армии на Дальнем Востоке. И оказалось (это он мне сам рассказал на последнем допросе), что, когда я служил в десантных частях, мы были в составе той же армии, больше того – он был даже знаком кое с кем из моих командиров. Это в его глазах в какой-то степени говорило в мою пользу...

Так или иначе, в сентябре 1953 года я получил совершенно „чистые" новые паспорт и военный билет (вместо изъятых при следствии). С меня сняли подписку о невыезде, реабилитировали и сказали: „Вы свободны!"

Освободившись, я задумался о своем будущем. Заочная учеба не дала мне глубоких теоретических знаний, необходимых инженеру. Больше того, имея образование конструктора-судокорпусника, я работал на производстве, был цеховым работником, конструкторской работой почти не занимался и дисквалифицировался. Да и работа на берегу, честно говоря, меня внутренне не устраивала...

Меня потянуло на море из-за того, что претила система подсиживаний и доносов, царившая на берегу, материальная нужда и моральный гнет; казалось, в жизнь моряков партия все-таки меньше вмешивалась со своей идеологией и попытками сломать человеческие устои. Опасная жизнь на море, на судне, выработала в течение столетий определенные правила, которые советская власть не могла полностью отменить.

Но когда я спросил КГБ, можно ли мне плавать, там мне ответили:

–Вы же должны понимать, что плавать за границу мы вам не разрешим! У нас есть неписаное правило: после того как человек имел допуск к секретным документам, мы его по крайней мере два года не выпускаем за границу.

В Советском Союзе, как известно, засекречивается все, что нужно и что не нужно, и в данном случае под секретными документами подразумевались чертежи взорвавшегося танкера, на которых был гриф „секретно".

Подполковник Добровольский дал мне понять, что в отношении меня на самом деле органы опасаются разглашения за границей самого факта взрыва танкера. Он цинично заявил:

– Нам нет никакой нужды рисковать тем, что там (за границей) от тебя кто-то и каким-то образом может получить сведения о нашем судостроительном заводе и о том, что на нем произошло... – И твердо предупредил: – Не надейся! Визы мы тебе не откроем!

Несмотря на это, я не оставил намерения плавать, а поехал в Мурманск и поступил на траловый флот, где был острый недостаток в специалистах, воспользовавшись своим старым дипломом штурмана малого плавания.

Тогда-то, плавая на траулере, я начал заочно учиться на курсах штурманов дальнего плавания и, закончив их, стал работать капитаном. Числился передовым капитаном, одним из капитанов-инициаторов Мурманского тралового флота.

*

Впитывая в себя мир, работал я и учился с наивной и удобной мыслью, что и у нас со временем все

будет нормально. Практически познал экономику и политику страны. Был не согласен. Много раз получал по мозгам за свои взгляды и высказывания. Стало душно и противно в бесчеловечности и беспросветности системы. В Латвии почувствовал, что лучше быть эмигрантом, чем оккупантом. В одном из рейсов в Стокгольм с берега на судно не вернулся.

В 1975 году начал жить. Счастлив возможностью читать, думать и поступать свободно. По-прежнему работаю на море. Условия работы и жизни не идут ни в какое сравнение с прошлым.

Полковник КГБ в Риге информировал мою жену: „Видели вашего мужа наши. Безработный. (Я штурман на крупнотоннажном танкере.) Побирается. (Я езжу на своем „мерседесе".) Голодает. (В Швеции? Без комментария.) Спит в старой барже на газетах и газетами укрывается. (У меня трехкомнатная квартира и все такое...) И прекратите ваши просьбы! Пока существует советская власть, мы вас к нему не отпустим!"

Та же ложь, то же бесправие, то же бездушие и тот же террор вот уже 63 года.

Книга моя – фрагменты биографии моей и системы.

В МОРЕ И НА БЕРЕГУ

Вспоминаю, как приехал в Мурманск 8 сентября 1953 года. Мне тогда повезло: сразу приняли в траловый флот, который тогда рос стремительно, и я немедленно получил назначение на траулер „Умба".

Но три дня пришлось мне прожить на берегу, пока оформляли документы и я проходил комиссии. В гостиницу попасть было невозможно, а на скамеечке в Мурманске не переночуешь: город лежит за Полярным кругом, и в сентябре по ночам там холодно. Не знаю, что делали другие, приезжавшие туда на работу, но мне опять повезло. В отделе кадров, где я заполнял анкеты, как обычно, толклось много нашего брата – моряков. Я познакомился там с одним парнишкой-рыбмастером, рассказал ему о своей нужде. Он с женой и ребенком жил в комнатушке, в бараке, где у него нашелся свободный уголок.

В те годы рыболовный флот быстро пополнялся новыми судами: из Финляндии шли репарационные поставки траулеров (финская серия), в Швеции и Польше тоже были заказаны траулеры бортового траления. Людей не хватало. Поэтому в отделе кадров Мурманского тралового флота и КГБ меня долго „не обнюхивали", ни о какой визе на заграничное плавание разговора не было. Я написал заявление о приеме на работу, и мне сказали:

– Пока поплаваешь тут, у наших берегов, а потом видно будет...

12 сентября я уже находился на борту „Умбы", и скоро мы вышли в море.

Траулер РТ-116 „Умба", куда я получил назначение, был шведской постройки 1951 года. В Мурманске была целая серия этих, по тем временам неплохих, траулеров. Хотя всю серию строила одна шведская фирма, проект был, я думаю, не шведский, а советский, потому что эти траулеры не выглядели как суда западных образцов, а лишь отдаленно напоминали старые английские модели.

Каковы оказались условия труда и быта?

Относительно приличную каюту занимал только капитан. Старпом имел отдельную, но маленькую каюту. Остальные делили каюты. Я, работая 2-м помощником капитана, жил в одной каюте с 3-м помощником. Палубная команда помещалась в основном под полубаком в четырехместных каютах.

Так как судно строилось в Швеции, то в каютах было тепло и удобно, были души и прочие удобства, но количество пресной воды было ограничено. На иностранных траулерах, рассчитанных на короткие рейсы, экипажи небольшие, у нас на них набивают людей как сельдей в бочку. На „Умбе" было 42 человека команды, и в рейсе под полубак страшно пройти: рыбьи кишки свисали чуть ли не с потолка, висели на переборках и всюду, потому что, когда рыба ловилась, люди не успевали делать уборку, иногда у них не хватало даже времени помыться... в гонке за планом. Уборка судна производилась авралом один раз за рейс на переходе в порт.

Шкерка и укладка пойманной рыбы в трюм шла круглосуточно. Лишь урывками, на минутку, морякам удавалось заскочить „за нуждой" или чтобы сменить разделочный нож, – заскакивали прямо в

робе, в рыбьей крови и кишках. В короткие перерывы между подъемами тралов забегали в столовую на корме, чтобы поесть, несли грязь на робе и на сапогах. Но за столовой, правда, еще немножко следили...

Работа, работа и работа! Какая же была эта работа?

Палубная команда тогда разбивалась на этих траулерах на три вахты (теперь на БМРТ – больших морозильных рыболовных траулерах – во время лова палубную команду, в обход закона, разбивают на две вахты). Рыбу в Баренцевом море еще не успели разграбить, и у мурманских берегов она ловилась хорошо. Конечно, погодные условия, особенно осенью и зимой, в тех местах очень тяжелые, штормовые, но мы ловили и в штормы.

Работали так: человек несет вахту 4 часа, потом еще 4 часа трудится после вахты (так называемая подвахта), потом 4 часа отдыхает и выходит опять на 8 часов. То есть в течение всего рейса все время работали по 8 часов с перерывами на 4 часа! И так работали все, в том числе и комсостав. Иногда только миловали кочегаров, так как понимали, что уж очень тяжело им в кочегарке. Кочегары имели подвахту всего два часа, и у них получалось шесть часов работы и шесть часов отдыха. Что же касается машиниста рыбомучной установки, то он вынужден один работать почти непрерывно в течение 16–20 суток (столько времени тогда длился рейс). Сказать, когда он спит, было трудно, потому что сырье шло беспрерывно, ему приходилось пропускать рыбные отходы и часть необработанной рыбы из верхнего барабана установки в нижний, делать муку, доставать ее из барабанов и перебрасывать в бункера. А потом

потребовали еще и затаривать готовую муку, так как на судах не хватало хранилищ, соответствующих размерам наших планов. Шведы построили траулеры в расчете на человеческие условия труда, а нас заставляли оставаться в море столько времени, на сколько хватало топлива, а часто и бункероваться в море. Бывали случаи, что траулеры обезугливались в море („Умба" тогда работал на угле), так как не оставляли даже положенного нормативного запаса. От капитана требовали, чтобы он брал как можно больше угля и как можно дольше находился в море. Почему?

Потому что мурманский порт с его деревянными причальчиками совершенно не обеспечивал нормальную обработку судов. Не обеспечивает он ее и сейчас, так как, хотя и были построены новые причалы, но и флот за эти годы вырос. Поэтому, чтобы не устраивать пробки в порту, суда приходилось держать почти непрерывно в море. Кроме того, планы давались огромные, а расценки были чрезвычайно низкие, и только путем невероятной интенсификации труда можно было обеспечить людям заработок, на который они могли жить и кормить свои семьи. Кроме того, в числе отчетных показателей флота перед министерствами важное место для начальства имеет графа: „Количество судов флота на лову". Поэтому было очень важно вытолкнуть в море побольше судов. (Именно вытолкнуть как-нибудь из порта!)

Даже в советских условиях, работая нормально, траулер нашего типа мог загрузить 275 тонн рыбы, с учетом что 75–80% этой рыбы засолено. А между тем в то время на нас наваливали рейсовые задания по 300 тонн. Причем планировалось и определенное

количество свежей рыбы, так что за последние пять-шесть суток рейса нам приходилось брать еще и свежую рыбу в лед, а это снижало грузовместимость.

Трудно работать на палубе в шторм, но тяжела и утомительна работа и в трюме. Там у нас работали рыбмастер и два засольщика. Через руки этих троих человек, вручную – по рыбине, за 16–17 суток должны были пройти все эти 300 тонн.

Технология варварская: всю пойманную рыбу надо было пересолить каждую поодиночке, уложить в так называемые чердаки, дробить лед для свежей рыбы – и все делать руками...

А в штормовую погоду? Конечно, потом я привык, но первое время было страшно смотреть! В шторм приходилось работать потому, что при советской системе за простои не платили. И только когда море разыгрывалось так, что начинало рвать тралы, работу прекращали.

Бывало, стоишь на мостике и видишь: вот заходит волна и ударяет с левого борта. А там рыба лежит и люди копошатся на палубе. Волна переваливается через борт, и, когда она сходит, – нет рыбы, только люди барахтаются. Сразу бросаешься считать, все ли они тут. Если все – слава Богу, – продолжаешь работать... После таких переделок – перевертывались все „рыбоделы" (большие столы для разделки рыбы), и людей, бывало, смывало... Тяжелое и сложное траловое устройство изобилует концами (веревками, тросами), в них очень легко запутаться, часто это и случалось – людям ломало кости, их придавливало траловыми досками, утягивало снастями за борт. В плохую погоду риск был очень велик. И тем не менее люди держались до предела...

Когда моряки стали протестовать против того, что за время, потерянное при шторме, им не платили, и требовать, чтобы штормовые простои оплачивались хотя бы гарантийным окладом, начальник финансовой части Мурманского тралового флота Калинин заявил цинично:

— А за что вам платить? Вы же в это время ничего не делаете! Я думаю наоборот предложить, чтобы время, когда вы штормуете, вам засчитывалось как выходные дни.

Конечно, тут перегнули палку. Заявление Калинина вызвало такое всеобщее возмущение, что начальство поняло: терпение людей дошло до предела, который нельзя переступать. Надо сказать, что у отдельных людей этот предел наступал очень часто: они не выдерживали и увольнялись. — Флот все время страдал от нехватки людей, от текучести кадров: ежегодно на наш флот принимали 4—5 тысяч человек и столько же увольнялось.

Держались на рыболовном флоте в основном те, кто по многу лет плавали, а новенькие приходили и, посмотрев условия труда, быстро уходили. Да и этот временный состав появлялся лишь потому, что по стране вербовщики распускали слухи о „длинных рублях", которые якобы зарабатывают рыбаки в Мурманске. Но для новых людей эти рубли оказывались очень короткими. Многие из пришедших на флот были из тех, кто правдами и неправдами вырывался из колхозов.

Старики же держались у нас за счет так называемых полярных надбавок, которые росли по мере увеличения стажа работы. А тот, кто не имел полярного стажа, в случае неудачного рейса мог оказаться вообще без зарплаты и даже в долгу.

Бывало такое и у нас на „Умбе". Так, однажды мы вышли в рейс и проштормовали все 16 суток. Привезли лишь 40–45 тонн рыбы, почти не заработав денег, – меньше положенных гарантийных, равных 60% оклада.

Представьте себе: оклад матроса в переводе на новые послереформенные цены равнялся 80 рублям, 60% – это 48 рублей. А он успел уже и аванс для семьи взять, и в судовой лавочке продуктов набрать, так как питание на судах небогатое.

Объясню попутно, что такое лавочка на судне, и заодно расскажу о питании.

В то время на питание отпускалось 93 копейки в сутки на человека. Из этого расчета мы могли получить продукты только в нашем отделе снабжения – на складе отдела. Выбора не было. Что такое свежие овощи – мы в море вообще не знали. Не всегда удавалось получить дешевое мясо так называемой 2-й категории по 1,5 руб. за килограмм. Нам навязывали мясо по 2 руб. 10 коп. Фактически это было то же самое мясо 2-й категории, выдававшееся под видом мяса 1-й категории – таким образом просто обворовывали моряков. Чтобы „оформить" как следует получение продуктов, приходилось давать взятки завсклада, кладовщику. Нигде в другом месте покупать продукты мы не имели права.

На суда старались сбыть самые плохие консервы – те, которые не находили сбыта в торговой сети, а консервы стоят дорого.

А вот еще парадокс. Где-то кем-то был разработан типовой рацион питания моряков. Этот рацион утвердили „наверху" и узаконили. В него входило определенное количество рыбы. Это звучит как анекдот, но при получении продуктов для рыболов-

ных траулеров нельзя отказаться от рыбы! Хотя на судне рыбы навалом, нам навязывали консервы какого-то мелкого частика, заставляя платить за него очень дорого. И без взятки невозможно было добиться, чтобы вместо рыбных консервов нам дали хотя бы сухофрукты.

Все это, вместе взятое, а также отсутствие хороших поваров вело к тому, что морякам приходилось, чтобы не голодать, покупать продукты за свой счет.

(Поваров для рыбной промышленности специально никто не готовил. Это были, так сказать, выдвиженцы-любители. Те, кто ничего другого не умел делать, или слабые здоровьем люди шли в судовые повара. Что эти „литейщики" выпекали – страшно вспомнить. Отсюда перерасход продуктов и недостаточное ни в количественном, ни в качественном отношении питание, чтобы люди, не теряя сил, могли жить и работать в трудных условиях экспедиционного лова. Отсюда и частые желудочные заболевания среди моряков.)

И вот на судах существовала так называемая „лавочка", то есть вы могли взять авансом, в счет будущей зарплаты, продукты сверх положенного рациона за свой счет: масло, сгущенное молоко, мясные консервы, некоторые виды колбас, курево, мыло. Эти продукты в лавочке продавались в долг по обычным розничным ценам. Так вот, бывали рейсы, когда после тяжелейшей, изнуряющей работы в штормовых условиях люди не только не получали зарплаты, но еще и оставались должны конторе флота за товары, забранные в этой самой лавочке...

Естественно, что в такие периоды начинался отток людей с флота. Тогда начальство, обеспокоен-

ное, что из-за нехватки людей простаивают суда, спохватывалось и начинало пересматривать расценки и нормы вылова.

Сейчас, особенно на больших судах, уже почти не бывает, чтобы люди оставались должны после рейса, но и теперь очень часто случается, что после изнуряющего полугодового рейса моряк, взявший аванс на содержание семьи, не получает ничего.

А условия труда на Мурманском траловом флоте, да и на других флотах, – очень тяжелые. Траулеры беспрерывно накрывает волна. Уйдет волна, смотришь, а матросы на спину ложатся: – хотя у них сапоги и с высокими голенищами, но они задирают ноги вверх, и из сапог ручьями льется вода. И это при температуре минус 5–10° С! Выльют воду из сапог – и продолжают работать.

К тому же и качество этих сапог все то же, советское. Сапоги быстро разбиваются на работе, разъедаются соленой водой. Их надо сдавать в ремонт. А так как сразу приходится снова уходить в рейс, то взамен выдают старые, поношенные сапоги – так называемые „сапоги из ремонта". Сравнительно крепкие из них уходят со склада „налево" за взятки. Остаются дырявые.

Боцман получает это сырье со склада и матерится:

– Куда же это к чертовой матери! Они же сплошь в дырах и воду, как решето, пропускают!

В ответ заместитель начальника флота по снабжению Орлов дубово острил:

– Вы чего же от сапог ждете, чтобы они воду не пропускали? Сапоги вам дают, чтобы зубатка пальцы не отгрызла!

Орлов вел себя отвратительно по отношению к морякам: старался вычесть у них как можно больше денег за сапоги и за робу.

Как-то одного моряка в плохую погоду стянуло за борт концами, и парень погиб. По флоту в его пользу пустили шапку по кругу: собирали по рублишку не только на похороны, но так, чтобы и семье немножко осталось. Полагалось ему и еще что-то за рейс. Плачущая жена пришла в бухгалтерию получать за него деньги. И вдруг оказалось, что у него часть денег удержали. Друзья моряка стали выяснять, что же это за удержание. Оказалось, что Орлов приказал вычесть из его последнего заработка за робу и сапоги, в которых он утонул.

Когда моряки об этом узнали, по флоту пошло сильное возмущение и шум. Орлов спрятался, боялся, чтоб его не прибили. Начался бунт: подвыпившие моряки осадили контору, сорвали вывеску с отдела кадров, разбили двери и стекла.

Орлова пришлось с флота убрать. Его перевели на другую, еще более хлебную должность – назначили начальником склада металлолома. В Мурманске это не склад, а целая организация – „Вторчермет". Чем она занимается?

Предположим, распиливают старый пароход на металл. Металл сдают „Вторчермету". Туда же поступает и собранный металлолом. Всем организациям спускается план по сбору металлолома. Мы на судах, как ни смешно, тоже имели плановое задание по металлолому. С точки зрения экономики, это курьез, но подобных курьезов в Советском Союзе много.

Расскажу попутно о сдаче металлолома во „Вторчермет". Мы получали задания не только по черно-

му, но и по цветному металлу. Так, помню, что моему небольшому траулеру „Курейка" полагалось сдавать ежегодно 5 тонн черного и 600 кг цветного металла. Где его взять?

Отвечало начальство: вы же поднимаете со дна всякие железяки, вот и откладывайте их, остается у вас металл и после ремонтов.

В общем, ищи где хочешь, хоть воруй на судоремонтном заводе! Это не анекдот. Конечно, прямо воровать не посылали, но намекали на это, железо, мол, которое у тебя отрезали на заводе или заменили, ты припрячь, сохрани и сдай...

И приходилось так делать, потому что иначе флот не мог выполнить план. Фактически обманывали друг друга: завод крал металл у флота, а флот – у судоремонтного завода.

В Мурманске, при Доме моряков, был создан так называемый техкабинет. В этом кабинете стояли всевозможные приборы, техническое и навигационное обрудование, компасы и пеленгаторы, была и техническая литература, даже новинки попадали. Туда ходили механики заниматься, а нас, капитанов, которые ждали окончания ремонта своего судна или задерживались на берегу по какой-либо иной причине, посылали в техкабинет принимать ежегодную переаттестацию у штурманов – проверять их знания. Как-то пришлось и мне там сидеть.

Зав. кабинетом был молодой парнишка. Однажды вижу, он заходит, неся в руках два громадных тяжелых бронзовых, совершенно новых, в заводской смазке клапана-тройника с навязанными фабричными бирками.

Спрашиваю его:

– Что это ты тащишь?

— Да вот, понимаешь, — отвечает, — новые модели специальных автоматических судовых кранов. Хочу их показать механикам, так как таких конструкций на судах еще нет...

Интересуюсь:

— Где ты их взял?

— Да безобразие! — возмущается он. — Только что полную машину таких дефицитных деталей повезли со склада во „Вторчермет". Мне удалось стянуть с машины несколько штук.

— Как! — удивляюсь. — Почему же во „Вторчермет"? Они же абсолютно новые, даже смазаны еще заводским техническим вазелином!

— Да потому, — отвечает он, — что на нужды флота на заводе можно еще заказать такие краны, а для выполнения плана по сдаче металлолома необходим цветной металл, иначе начальству премии не дадут. И вот они составляют заявку судостроительному заводу на детали из цветного металла, платят за них государственные деньги — то есть перекладывают их из одного государственного кармана в другой, потом эти новенькие детали с заводскими бирками грузят на автомашину, везут во „Вторчермет" и там выписывается справочка о том, что цветной металл сдан. Начальство получает премию и кладет ее уже в собственный карман...

Это один из многих экономических фокусов советской системы.

Почему же такой хлебной, богатой оказалась новая работа Орлова?

Потому что в планы всех предприятий и учреждений включались тяжелые задания по сдаче металлолома. Ну, а где его наберешь столько? Начальникам же за невыполнение плана по металлолому сокраща-

ют премию, а то и совсем лишают ее: невыполнение плана даже по одному из показателей – большая неприятность для всего предприятия. Поэтому Орлову давали взятки, чтобы он выписал липовую справку о сдаче металлолома, или проводили его по временным трудовым соглашениям, в рамках которых он получал огромные деньги.

Таких людей, как Орлов, начальство всегда поддерживает, так как среди начальства у него было много друзей, которых он „снабжал" за счет моряков. Например, с финскими траулерами на флот поступали прекрасные финские сапоги, замечательные теплые полушубки, много хорошей посуды, отличное постельное белье и прочее. Все это забиралось на склад, откуда исчезало и переходило крупному начальству.

Но продолжу рассказ о положении моряков на рыболовных судах.

Представьте себе работу с острыми разделочными ножами. Положенных для такой работы специальных кожаных рукавиц не давали. Рукавицы были плохие, брезентовые, и, конечно, многие при шкерке резались.

А потом уже получить рукавицы и из толстого брезента стали считать за счастье. Мне самому приходилось, как говорят рыбаки, шкерить рыбу. Когда долго работаешь в таких рукавицах, они задубевают, приняв форму руки, и тогда в них вроде и работается лучше... И если при быстрой работе сорвется нож, то он скользнет по брезенту рукавицы на большом пальце левой руки и не поранит.

Но вскоре начальство придумало экономию; в середине 1957 года вышел новый закон – новая за-

бота ВЦСПС: вместо брезентовых рукавиц нам стали выдавать рукавицы из какой-то тонкой бязи, лишь на ладони обшитые брезентом. Это было уже вообще кошмар. Травмирования участились. Причем когда я начал работать, одна пара брезентовых рукавиц полагалась на десять дней, и ими еще както обходились, хитря, но в конце 50-х годов пошла эта самая бязевая гадость и к тому же давать их стали по одной паре в месяц. Одновременно же в судовой лавочке можно было купить те же рукавицы, но за свой счет*. Людям ничего не оставалось, как платить за спецодежду свои, с таким трудом заработанные деньги.

Качество разделочных ножей тоже было никуда не годное. Рыбакам приходилось делать самодельные шкерочные ножи. В общем, люди, по-русски, старались как-то приспосабливаться, чтобы заработать деньги. Ведь в море было не до рассуждений: там только давай и давай рыбу!

В результате перенапряжения у рыбаков вырабатывалась особая психология: шутка ли сказать, по 16 часов в день человек только и делает, что режет рыбу. Хотя они знают, что, пока рыба идет, они что-то зарабатывают, тем не менее через некоторое время начинают мечтать, чтобы поднялся шторм и нельзя было бы работать. На этот счет даже придумали такую поговорку и кричали:

– Подуй, родной, сделай нам выходной!

Когда же наоборот рыбы нет, начинаются жалобы и истерика:

– Зачем мы в море! Рыбу давай, капитан!

---

* Между прочим, эти рукавицы шьют инвалиды-заключенные. – В. Л.

Тут уж и капитану и всем достанется.

Так как люди находились все время в нервном, издерганном состоянии, то между ними часто возникали скандалы, вплоть до драк и поножовщины. Иногда ссоры вспыхивали между целыми вахтами. Начинали ругаться: „Ваша вахта убрала рыбы меньше, мы – больше! Мы за вахту шкерили целых 4 тонны, а вы – только 2... Ты работаешь хуже, а получаешь столько же, сколько и я!"

И под ревнивыми взглядами соседей каждому приходилось стараться вовсю. Однако такое „старание" давало количество в ущерб качеству: появлялась так называемая „испорченная рыба" – недорезанная или не так прорезанная.

Береговым предприятиям – рыбокомбинатам, которые сами рыбу не ловят, а только перерабатывают полученную с траулеров, это было как раз на руку. Они стремились найти в рыбе изъяны, чтобы снизить ее сортность. По инструкции надо вспарывать брюхо от второго плавника, и если находили рыбу с перерезанным или недорезанным отверстием на брюхе, то заявляли, что партия несортовая. Тут тоже без взяток не обходилось. Приемщице рыбокомбината обязательно надо „на лапу" дать. И все это из кармана моряков, потому что один капитан не в состоянии всем платить, а в удачной сдаче рыбы заинтересована вся команда.

Впоследствии выяснилось, что никаких вторых сортов фактически не было, так как из рыбокомбинатов вся рыба выходит первым сортом. А моряков за мелкие изъяны лишали премий, снижали им заработную плату, фактически обворовывали.

Я скоро понял, что работа на советском флоте построена в расчете на то, чтобы выжать из людей

как можно больше, а заплатить поменьше. Я сам испытал на себе тяжесть матросского труда, работая на палубе бок о бок с моими подчиненными, и должен сказать, что это каторжный труд. Видел я нечто подобное на уборке хлопка в Средней Азии, ну и, конечно, заключенных – на грунтовых работах и лесоповале. Даже в шахтах, по-моему, легче: у обычных шахтеров, не заключенных, шестичасовой рабочий день, а мы работали по 16 часов. И есть еще такое морское словечко „аврал". Прибегали к нему не часто, но все-таки бывало, что и после 16 часов заставляли еще работать, потому что, мол, не успеваем – много рыбы неубранной осталось на палубе.

Правда, авралы с целью уборки рыбы делали лишь единицы, капитаны-идиоты, вроде Димы Шайтанова (Героя социалистического труда) в Мурманске. Но 16-часовой рабочий день считался и считается совершенно нормальным явлением. Если траулер не выполнил рейсового задания, тебе говорят: хочешь получить свои гарантийные 60% основного оклада или предпочитаешь, чтобы тебе заплатили из расчета расценок за пойманную рыбу. И начинает команда высчитывать крохи...

Поэтому людям, которые не перетерпели в Мурманске первые два года, чтобы начать получать достаточно ощутительные полярные надбавки, было тяжело: надбавка в 10 % начинала выплачиваться через полгода и каждые 6 месяцев увеличивалась на 10%, но не могла превышать 90%, и это только в том случае, если есть трудовой договор не менее чем на три года. Теперь сроки выслуги надбавок увеличили до одного года.

Когда мы стояли в ремонте, нам даже гарантийный оклад полностью не выплачивался. Гарантий-

ный оклад шел лишь в море, за плановое время переходов и во время междурейсовой стоянки.

О плановом времени переходов поясню. Например, считалось, что при нормальных обстоятельствах переход Мурманск–Лабрадор занимает 12 суток. Все эти 12 суток и оплачивались окладом. Ну, а если шторма задержали или машина подвела и затрачено на переход 20 суток? А это значит, что восемь дней проплавали без оплаты, и их, эти восемь дней, включали в промысловое время, то есть план добычи на них оставался.

После планового времени на переход мы начинали работать сдельно, то есть получали только за выловленную рыбу.

В Баренцевом море полярный коэффициент повыше, чем в Мурманском порту: в Мурманске он равен 1,4, а дальше на Севере доходит до 1,8. Поэтому суда, охотясь за рыбой, старались забраться как можно дальше на Север. Однако можете себе представить работу на море где-нибудь на широте Шпицбергена в течение целого месяца! А ведь мы там работали из года в год!

Я знал многих людей, которые говорили:

– Все! Все! Все! Это – последний рейс! Сейчас же прихожу в порт и уезжаю...

Но куда деться? Все, кто поступал на рыбный флот, попадали на „отметочку": другие организации имели строгое указание не принимать людей, работавших на рыбном флоте. Поэтому тем, кто хотел уйти из нашего флота, надо было уезжать из Мурманска. А куда уехать? Где лучше? Где тебя ждут?

Тем более что люди все-таки старались обзавестись семьями, а значит, переехать в другой город было сложно, требовались большие средства...

А как жили моряки и их семьи на берегу?

Когда я впервые приехал в Мурманск и прошел от вокзала к порту, то увидел внизу, под обрывом, вдоль порта железнодорожные тупики. В этих тупиках стояли обычные красные товарные вагоны – „телятники", как их называют в России. Из этих „телятников" шел пар и дым, и я понял, что в них живут люди. А ведь город находится за Полярным кругом!

Потом я узнал, что этот поселок в товарных вагонах в народе называли „Красной деревней". И вырос он буквально в центре города, рядом с портом... Там, главным образом, и жили моряки рыболовного флота, их семьи, работники рыбокомбинатов.

Где-то в шестидесятые годы „Красную деревню" разломали, вагоны разогнали, а людей распихали кого куда. Ну, думаю, строительство началось и людей, живших в товарных вагонах, где-нибудь поселили поприличней. Где там! Как-то поехал я за город, смотрю, а они там по старым баракам живут.

Кое-кого из них, конечно, в „комнатухи" сунули в нормальных домах, но получить отдельную квартиру тем, у кого нет ни связей, ни положения, – очень и очень трудно.

Я уже в то время много лет работал, стал известным „заслуженным" капитаном, и тем не менее 8 лет мне не давали квартиру. Жили мы с женой, литературным сотрудником рыбацкой газеты, в „гостинице". „Гостиницей" назывался барак с длинным коридором посередине, разгороженный на „комнатухи".

Вот и у нас была такая комнатуха квадратных метров на 10, где мы жили с женой и старшим сыном, который там и родился. В ней стояла грубая

железная детская кровать, сделанная по заказу судоверфи, и солдатская кровать шириной в 80 см, на которой мы спали с женой, когда я приходил с моря (для более широкой кровати не хватало места). В эту длинную, наподобие коридорчика, комнату ничего больше и не влезало.

Через 8 лет я получил наконец-то комнату попросторнее на 7-м этаже старого дома довоенной постройки. Это было хорошее капитальное здание с высокими потолками, построенное до 1937 года, как видно, еще не расстрелянными старыми инженерами.

Квартиры в нем запланировали неплохие: в каждой квартире – холл примерно 9 кв. м., маленькая кухонька, маленькая ванная и 4 комнаты. Квартира была рассчитана на одну семью, а жили в ней 14 человек – в каждой комнате по семье. Одна уборная, одна ванная и одна тесная кухонька – на всех. Можете себе представить, что там творилось! В кухне каждая семья пристраивала себе маленькие столики, какие-то фанерки стелили, чтобы иметь возможность приготавливать пищу. Из-за тесноты там происходили беспрерывные скандалы. В конце концов, из-за этих скандалов нам пришлось перестать пользоваться кухней, и жена стала готовить в комнате, отгородив занавеской угол.

В 1962 году, после того как меня затащили в партию, я получил квартиру, но не от флота.

Однажды я совсем „дошел до ручки", не выдержав, кинул на стол начальству ключи от судового сейфа и сказал:

– Не могу больше! Восемь лет вы меня обманывали, обещая включить в следующее распределение! Дальше я ждать не в состоянии...

– Где мы тебе достанем квартиру! – кричат мне в парткоме. – У нас беспартийные есть на очереди, а ты – коммунист и квартиру требуешь...

Начали „давить на мозги", но я заупрямился, и тогда мне, уже от обкома партии, выделили новую квартиру.

Квартира считалась „шикарной". Мне с завистью говорили:

– Какую ты квартиру отхватил! Отдельную и целых 29 метров!

Можно себе представить: две малюсенькие комнатки, 29 квадратных метров, считались верхом комфорта. Ведь отдельная квартира, отдельный вход! Какая роскошь! И на меня уже кое-кто стал смотреть с предубеждением: „Пройдоха! Обманул! Вырвал!"

А я и правда эту квартиру просто из горла вырвал у областного партийного начальства...

Радость этого события была вперемешку с горечью, когда я узнал, чья это была квартира. Дело в том, что мурманский обком, как и повсюду в стране, должен был форсировать развитие спорта в области. Для этого собрали выпускников институтов и техникумов физкультуры, составили из них футбольную команду, зачислили на флотские должности штурманами, матросами, механиками и т. д. Получилась любительская футбольная команда. Эти люди никогда на флоте не работали, более того, в самом Мурманске бывали только в дни футбольных матчей, а остальное время жили и тренировались за счет профсоюза на одном из курортов Черного моря. Всем этим „морякам"-футболистам были выделены обкомом партии квартиры, которые пустовали годами, в то время как настоящие моряки пережи-

вали острейший кризис с жильем. Футболисты даже во время своих редких наездов в Мурманск в этих квартирах не жили, а предпочитали жить и питаться в гостиницах за счет флота. Вот одну из таких квартир я и получил, пользуясь расположением со стороны второго секретаря обкома. И это еще не все. Тогда же в журнале „Огонек" была помещена наша с женой фотография в полупустой этой квартире и статья, где говорилось о заботе партии и правительства о моряках, о счастливом нашем житье-бытье...

Что же до качества этой квартиры, то ее могут представить себе только те россияне, кто жил в последние годы на родине.

Это были первые, так называемые, „хрущобы", высоты корабельных кают – 2,25 метра от пола до потолка. Между комнатами – тоненькая переборочка. Когда мы вошли туда первый раз, я нечаянно прислонился к этой переборке, и она стала падать. Пришлось наверху какие-то деревянные колышки забивать... В полу – громадные щели. Кухонька – 3,5 кв. м с газовой плитой и маленьким столиком. Сесть там можно было только втроем, четвертый не помещался, а у нас тогда уже было двое детей.

Да! Веселенькая жизнь! И при этом в голову вколачивали: „Вы самые счастливые люди на свете!"

А в каких условиях жили простые мурманчане – моряки, работники рыбокомбинатов?

На окраинах города были такие барачные поселки, которым народ дал эдакие „живописные" названия, как „Майданек" и „Бухенвальд".

Конечно, в гитлеровских лагерях смерти Майданеке и Бухенвальде было ужасно, но, судя по фотографиям, даже и там бараки были сделаны лучше тех, что находятся на окраинах Мурманска. Мне при-

ходилось бывать в них зимой. Там снег сквозь щели несет прямо на стол, люди сидят в ватниках... Сидишь в доме и видишь улицу сквозь щель – и это считалось квартирой!

Однажды при посещении одной из таких „квартир" с моей женой случилась истерика. Она пришла домой и разрыдалась:

– Не могу! Не могу я так дальше работать!

Была она тогда еще молодым журналистом. В редакции ей дали задание написать хвалебный очерк об одном старшем механике Мурманского тралового флота, проработавшем на флоте лет 30 и представленным к награждению. Решила она поговорить с ним в домашней обстановке.

Вошла она к нему, а у него 9-метровая комната, и в ней живут одиннадцать душ! Чтобы спать, он соорудил полати – нары под потолком, поэтому в комнату можно было войти, лишь пригнувшись. У него были маленькие дети и внуки. Муж дочери этого Героя труда – курсант мореходного училища, в морской форме – тоже спал на этих полатях. В комнате не было ни табуреток, ни стульев. Стояли лишь две кровати и узкий стол между ними. На уголке стола примостился кто-то из ребят и делал школьные уроки. Рядом, на столе – остатки еды и пол-литра водки.

За этим же самым столом Герой труда принял мою жену и начал давать ей интервью, а она, будучи официальным лицом – корреспондентом газеты, вынуждена была, сохраняя спокойствие, расспрашивать его:

– Расскажите о вашей работе, вашей жизни?

Он сначала начал отвечать как положено:

– Да, я очень счастлив... Зарабатываю... и вот

видите – орден дали... Спасибо партии и правительству...

А потом не выдержал и простонал:

– Да что ты, дочка, пытаешь! Разве не видишь!..

И она тоже не выдержала, выскочила от него, прибежала домой в слезах. Долго пришлось ее успокаивать.

Что же касается молодежи, приходившей на флот из армии, то она вообще не имела жилья на берегу, а старалась оставаться на пароходах и во время стоянок. Да и куда деться? На какое бы то ни было жилье, особенно в первые годы работы, нечего было и рассчитывать. Большинство демобилизованных продолжали ходить в форме, в поношенных хлопчатобумажных гимнастерках, так как с одеждой в Мурманске дела обстояли неважно.

Поэтому на судах, в порту, шло поголовное пьянство. Больше нечем было заняться. И это – не алкоголики, не „бичи", как их называют моряки, а самые обыкновенные, нормальные русские люди. В море они не пили и умели работать. Но жизнь такая безрадостная, беспросветная, что на берегу оставалось лишь два пути: либо заниматься всякими запрещенными „бизнесами", либо напиваться.

На берегу с продуктами трудно. Вот вынесет человек с парохода рыбину, которую сам завялил для собственного пользования. И если поймают – с одной только рыбиной! – зарегистрируют в милиции, повесят фотографию на черную доску. Второй раз попадется – не миновать нескольких лет лагерей.

Интенсивность репрессий регулировалась обкомом: милиции давали распоряжение, когда ослабить репрессии, а когда ужесточить – в зависимости от потребности в рабочей силе на лесоповалах или в ни-

келевых рудниках. Открывается новая шахта. На ней не хватает рабочих, и в милицию спускается указание „бдительней следить за порядком". Милиция начинает хватать подряд „нарушителей общественного порядка" и „расхитителей социалистической собственности", суды – „оформлять" им сроки. Около новопостроенной шахты устраивают лагерек – и люди работают... А просто „пьяниц", отделавшихся пятнадцатью сутками ареста, обычно использовали на бесплатных работах по уборке города и сносу старых зданий.

ИСТРЕБЛЕНИЕ РЫБЫ

В Мурманске есть три крупные рыболовные базы: Мурманский траловый флот, флот „Мурмансельдь" и так называемый колхозный флот. Эти флоты технически оснащены очень богато. Их суда гораздо крупнее и мощнее, чем в Норвегии и во многих других европейских странах. Я точно не знаю сегодня количества единиц в этих трех подразделениях советского рыболовного флота, но всего в ведении Министерства рыбного хозяйства СССР в 1976 году насчитывалось 19 000 траулеров и плавучих рыбозаводов. Уже в то время, когда я начал работать в рыболовном флоте, в 1953 году, только у нас, в Мурманском траловом флоте, одновременно в море находилось до 180 судов, что мне было известно из диспетчерских сводок.

Эти суда имели экипаж в 42 человека и могли брать на борт от 275 до 300 тонн рыбы. Некоторые из них были еще дореволюционной постройки, часть – постройки двадцатых годов, но большинство было получено по репарациям из Финляндии или заказано в Швеции в послевоенные годы. Были также суда, заказанные в Польше и Англии, в Восточной и Западной Германии. Затем, в середине пятидесятых годов, флот стал пополняться крупными морозильными плавучими рыбозаводами, так называемыми БМРТ (большой морозильный рыболовный траулер), заказывавшимися главным образом за границей, а затем и еще более крупными судами типа ПР (производственный рефрижератор).

В пятидесятых годах флот „Мурмансельдь" занимался главным образом выловом сельди вдоль норвежских и наших северо-западных берегов, частично начиная уже подключаться к Фарерским островам и спускаться до Шотландии и Англии. Тогда в Баренцевом море было очень много рыбы, а старые капитаны мне рассказывали, что до 1953 года рыбы там было еще больше, и практически они дальше, чем за 30 миль от собственных берегов, не уходили. Но уже в 1953 году мы стали часто и помногу ловить рыбу у норвежских берегов: около Нордкапа, Нордкина, у Варангер-фьорда и других соседних фьордов, еще не забираясь дальше острова Елмсе на зюйдвест, – так как в этом не было необходимости.

Совсем рядом море у берегов изобиловало рыбой. Была также богата рыбой Гусиная банка – большая часть Баренцева моря, расположенная западнее островов Новой Земли. Позднее весь этот район Баренцева моря, примерно 260–300 миль шириной, был закрыт для рыбной ловли, потому что на Новой Земле стали производить ядерные испытания и находившаяся там рыба подверглась сильному радиоактивному заражению. Все траулеры снабдили счетчиками Гейгера... и каждый улов вблизи этих районов проверяли на радиоактивность, что вменялось в обязанность капитану.

Тогда в Баренцевом море еще было очень много трески, пикши и камбалы. Кроме высококачественной камбалы (с пятнами на спине), ловился ерш, тоже из семейства камбаловых, но худшего качества. Когда довольно быстро „угробили" хорошую камбалу, то ерша назвали камбалой-ершом и стали продавать по цене камбалы.

В начале 50-х годов вопрос о том, как поймать рыбу, не стоял – выловленную рыбу не успевали убирать с палубы и „шкерить", то есть обезглавливать и потрошить. Если стояла хорошая погода, рыба ловилась беспрерывно, и нашей задачей было – правильно организовать ее уборку.

Планы и задания, спускаемые нам от министерства, выражались прежде всего в тоннах пойманной рыбы. Флот отчитывался перед вышестоящими органами в тоннах, капитаны получали соответствующие указания начальника флота, и оплата тоже производилась в зависимости от выловленных тонн.

Больше всего рыбы, естественно, можно было выловить на ее плотных скоплениях, а плотные скопления рыбы – это рыба мелкая, молодая.

Мне еще приходилось видеть треску весом до 15 килограммов. Эта треска длиной чуть ли не в полтора метра. Средний, нормальный вес взрослой трески – от 4 до 7 килограммов, ее размер около 70–80 сантиметров в пятилетнем возрасте. А нам разрешали ловить треску длиной в 35 сантиметров – „сеголетку", то есть рыбу в возрасте до одного года.

И вот в погоне за тоннами плана мы преимущественно ловили эту самую молодь, которая выходит к берегам на глубины 90–120 метров и меньше. В зависимости от изменений температуры молодь перемещалась от Мурманска до Нордкина в Норвегии. Чаще всего мы ловили ее у норвежских берегов, потому что именно там проходила ветвь Гольфстрима и более отчетливо вырисовывался температурный градиент. Но узаконенная тогда трехмильная пограничная зона и тем более 12-мильная, установленная позднее, перекрывали большую часть промысловых

глубин, поэтому мы „ныряли” за норвежскую границу к самому норвежскому берегу.

В те годы норвежская береговая охрана на северном побережье обладала лишь двумя небольшими сторожевыми судами, патрулировавшими от Нордкапа до советской границы у маяка Варде. У одного из сторожевиков скорость была узлов 14, у другого и того меньше. Разбросанный миль на двести вдоль норвежского берега наш флот всегда знал, где эти сторожевики.

Вот, например, крутится группа наших траулеров где-то у Тана-фьорда, запрашивает другие траулеры:

– Где сторожевики? Вы их видите?

– Видим, там-то и там-то, милях в тридцати от вас...

– Ну, миль тридцать мне хватит...

Трал за борт и пошел к границе. Залезут мили на три, а то и больше, протралят вдоль берега, а то и прямо поперек, к берегу, сделают разворот и назад с полным тралом. Когда сторожевики мимо проходят, наши уже за границей идут.

Наши суда старались забраться на этот прибрежный лов еще и потому, что у берега находили укрытие от штормов.

Конечно, бывало изредка, что норвежцам удавалось забирать наши траулеры. Их арестовывали, приводили в Варде, штрафовали, конфисковывали улов. Но это было исключением. Попасться можно было по глупости или потому, что машина или еще что-либо испортится. Из сотен наших траулеров, „организованно” грабивших норвежские воды, попадались лишь единицы. Шанс попасться был 1 на 1 000.

Суда „Мурмансельди” перекрывали своими сетями входы сельди в норвежские фьорды. И в боль-

шинстве случаев все это нам сходило с рук, но потом норвежцы не выдержали и вынуждены были ввести 50-мильную зону.

Работали у нас на Мурмане тогда еще старые капитаны, такие, как ныне покойный Романов, у которого я начинал старпомом, или Корехов, глухо протестовавшие против подобных порядков.

Эти хотя и не очень грамотные, но мудрые старики-северяне, начинавшие свою морскую карьеру еще до 1920 года, прекрасно помнившие 1937 год и все, что творилось за годы советской власти у них на глазах, тем не менее пытались как-то вразумить остальных. Они объясняли в отделе добычи, беседовали с нами – молодыми капитанами и штурманами, взывая к совести, говорили, что нельзя „гробить" рыбу, „гробить" море.

Они говорили, что вот эта самая рыба длиной в 35 сантиметров, которой трал сегодня поднимает тонн по семь за каких-нибудь 30–40 минут траления, через 5–7 лет подрастет и даст 50 тонн да еще и оставит после себя не один раз потомство.

Некоторые из молодых подхватывали их аргументы, может быть, не столько веря в то, что мы действительно губим рыбу, сколько потому, что на косяках молоди команде было труднее работать. Ведь каждую рыбку, большую и маленькую, надо разрезать и выпотрошить, и времени уходит на это одинаковое количество, независимо от размера рыбы. Поэтому на обработку молоди уходило больше времени, больше труда. Но условия плана заставляли нас в первую очередь облавливать молодые косяки. Так мы уничтожали мурманские и норвежские стада рыбы.

Эти настроения стариков-капитанов и прислушивавшейся к ним молодежи не нравились руководству. С сознательными рыбаками, болевшими за будущее моря, оно повело борьбу. На Романова и Корехова зацыкали. Всякие пройдохи с научными званиями стали выступать в печати с опровержением их аргумента и доказывать, что рыба в Баренцевом море практически неисчерпаема. На защитников рыбы набрасывались, их травили. Травлю подхватывали и партком и пресса, требовавшие: „Давай план! Давай рыбу... независимо от последствий".

А начальство вообще не думало о завтрашнем дне. Зачем было думать, когда им сегодня надо было карьеру делать. Эти честолюбцы не думали ни о человечестве, ни о защите среды, ни о том, что будет с ними завтра, ни даже о будущем собственных детей...

В Мурманске находится Полярный научно-исследовательский институт рыбного хозяйства и океанографии (ПИНРО). Так вот, этот институт и, в частности, его научный сотрудник, некто Константинов, проповедовал теорию о неисчерпаемости рыбы в Баренцевом море. Константинов выступал на эту тему в газетах с 1954–1955 годов и позднее, вплоть до 1968 года, когда всем уже стало ясно, что рыбы в промысловых для флота количествах там уже больше нет.

А старым капитанам, несмотря на их протесты, тем не менее ничего не оставалось, как работать, подобно всем остальным. Дело в том, что советский капитан имеет весьма относительную свободу выбора района лова: в море имеются руководители промысла, которые собирают суда в группы, направляют их по указаниям судов промразведки. Если

вас посылают на лов к норвежским берегам, то вам ничего иного не остается, как идти в группе и вместе со всеми нарушать норвежскую морскую границу. Покидать группу без разрешения руководителя промысла нельзя. Не можешь и идти против своей команды, заинтересованной в тоннах, в количестве пойманной рыбы.

Поэтому клич о том, что „рыба практически неисчерпаема", был очень удобен людям, которые не хотели смотреть вперед. А многие верили таким, как Константинов из ПИНРО, считая, что нельзя не верить науке. Честно говоря, и мне, тогда только что начавшему работать специалисту, не знавшему прошлого, трудно было не верить им, тем более что рыбы тогда еще было достаточно. А таких, как я, большинство на флоте.

Но после 1955 года я стал замечать, что рыба пропадает, ее становится все меньше и меньше. Добывать ее становилось все труднее, все дальше и дальше уходили мы от Баренцева моря ее искать. Я считаю, что именно тогда, в пятидесятые годы, произошло уничтожение, (я думаю, что это верное слово!) баренцевоморского стада трески. Впоследствии мне рассказывали в Норвегии, что норвежские моряки давно утверждали, что именно советские рыболовные флоты уничтожили треску в Баренцевом море, но не могли этого доказать. Однако это так. Я в этом участвовал.

Примерно в это самое время мы начали вылавливать в массовом количестве прекрасного морского окуня. Он назывался у нас золотистым окунем, потому что существует два сорта океанского окуня: золотистый, более высокого качества, особенно хороший для копчения, и окунь-клювач, качеством

похуже. Основные скопления этого окуня, массы его, были в районе Нордкина–Нордкапа у северной оконечности Норвегии, где он ловился на глубинах 250–400 метров.

Когда окунь находился на глубине 400 метров, мы еще могли его ловить, не нарушая норвежской границы, а когда он выходил на глубину 300 метров и менее, нам приходилось залезать в норвежские территориальные воды.

Одновременно наш флот начал интенсивно обрабатывать так называемую Медвежьинскую банку, юго-западнее норвежского острова Медвежий. Там окуня было несметное количество: 15 минут траления – и полный трал, куда набивалось до 16 тонн.

Конструкция наших тралов и материалы, из которых они были сделаны, оказались совершенно не приспособленными для ловли окуня. Окунь – рыба глубоководная, и при подъеме на поверхность ее начинает распирать изнутри двумя имеющимися у нее пузырями. В результате рыбу раздувало, и она разрывала траловые мешки, расплываясь по поверхности моря. Когда мы ловили окуня, море в этом районе было красного цвета от множества погубленной рыбы.

Собрать ее с воды мы не могли. А маленькие норвежские боты так и мелькали вокруг. У норвежцев есть так называемые „зюзги" – такие сетки на палках или сачки. Они ими очень ловко орудовали, собирая окуня с поверхности, а нам показывали пальцем на голову, а потом пониже спины: „Что же ты делаешь, идиот!"

И мы почувствовали уже тогда, что дело с окунем кончиться плохо...

Конечно, постепенно у нас совершенствовались орудия лова. Опыт показал, что тралы делать нужно капроновые. Начальство раскошелилось: закупили капрон, стали делать капроновые тралы. Научились мы и ловить этого окуня, постепенно выводя на поверхность. И такого рода потери в море снизились.

Но в Советском Союзе рыбопромысловый флот — колоссальный, а развит он однобоко и перерос все допустимые и мыслимые возможности рыбных портов. В Мурманске у причалов суда стояли во много рядов. То же самое происходило и в других портах. В результате хороших уловов суда стали быстро набирать груз и все чаще возвращаться с моря, и все дольше простаивать на рейде в ожидании разгрузки.

Тем не менее в бездумной, ослепляющей разум ошалелости, в надежде выслужиться перед ЦК, береговое начальство приказало не обрабатывать рыбу, а валить прямо в трюм так, как она есть, „колодкой". За четверо суток мы набирали 270 тонн (300 тонн набрать не могли, так как окунь плохо ложиться в трюме).

И вот в Мурманский порт, который мы завалили этой необработанной рыбой, стали сгонять на ее разделку и посолку работников всех городских учреждений, военных, школьников, интеллигенцию. Но все равно, у массы траулеров, ожидавших на рейде очереди на разгрузку, рыба портилась и пропадала. Уже тогда я заметил, что очень мало выловленной нами рыбы доходит до желудка людей.

Вот так у нас за три года покончили с колоссальным количеством окуня. Сегодня промыслового лова золотистого окуня в Баренцевом море практиче-

ски нет. Он прекратился к 1960 году. Красный окунь-клювач еще оставался, и его, по расценкам, перевели в разряд золотистого, хотя раньше последний считался дороже. То же произошло и с пикшей...

В 1954 году к нам на флот пришел первый большой морозильный рыболовный траулер – БМРТ „Пушкин". Серия этих крупных траулеров-рыбозаводов из 24 штук была построена на верфи „Говальдверке" в Киле (Западная Германия). Они могли брать в себя, при хорошей укладке, до 700 тонн готовой продукции. Рыба на них сразу морозилась в морозильных камерах и укладывалась в ящики. Морозильные камеры имели пропускную способность 30 тонн в сутки, но удавалось морозить по 40 тонн и больше.

На БМРТ западногерманской постройки сначала была команда в 120 человек, потом ее сократили до 110 человек, а позднее и до 92 человек. Иностранцы удивляются таким размерам команд и сомневаются в возможности рентабельной эксплуатации судов с таким количеством экипажа. Они забывают, что в СССР труд рыбака оплачивается не так, как на Западе, а ловить заставляют намного больше, чем их. Например, в Норвегии на оплату рыбаков судовладелец выделяет 40% рыночной цены пойманной рыбы. А в Советском Союзе рыночные цены к оплате рыбаков не имеют никакого отношения. У них есть свои расценки. В магазине цена тонны трески в начале шестидесятых годов у нас была 700 рублей, а нам, на всю команду, за тонну выплачивали всего 13 рублей. Удельный вес зарплаты в стоимости продукции около 2%. Вот вам и теория прибавочной стоимости Маркса в стране победившего социализма!

Так как окунь ловился невероятно быстро и в больших количествах, БМРТ, построенные в Западной Германии, помогли нам покончить с ним в рекордные сроки. Расширяя ареал лова, мы одновременно уходили вглубь. Я в 1967 году уже опускал трал на глубину 1 200 метров – ловил чернокорого палтуса.

В начале шестидесятых годов мы начали ходить на лов за остров Елмсе, на юг, вдоль западного побережья Норвегии, вокруг Англии и Шетландских островов, стали работать вокруг Шпицбергена, отрывались все дальше и дальше от своих берегов. Все больше и больше появлялось у нас этих крупных траулеров-рыбозаводов. Мы научились на них работать, выходили к берегам Исландии, на Розенгартен. Уничтожали и розенгартеновского окуня. Потом перешли на банку Флеменкап. Это уже по ту сторону океана. Там было очень много окуня. Прикончили и его. Опять стали брать молодь, ту самую молодь, которая в будущем должна была бы стать крупной рыбой.

Взрослый морской окунь весит 2–2,5 килограмма. А у нас в магазинах пошел в продажу, как сортовой, окунь весом в 150 граммов.

А вот другой пример хищнического лова, не имеющийо никакого оправдания с точки зрения разумного человека. Самому пришлось участвовать в этом преступлении...

Однажды на моем судне сломалась траловая лебедка. В Мурманске не нашлось запасных частей для нее. Запасная часть – крупная шестерня – была заказана в Польше. У меня оказалось месяца полтора непромыслового времени.

В это время к берегам Норвегии и Кольского полуострова подошли скопления полярной сельди. На этих скоплениях и, в частности, в Варангер-фьорде работало много маленьких судов прибрежного лова, и меня послали к ним морозить рыбу.

Это было у Линахамари (маленький порт и база советского военно-морского флота), как раз у входа в Варангер-фьорд. Мое судно стояло на якоре, и к нему подходили сдавать рыбу эти самые сейнеры. Они работали кошельковыми неводами. Такой кошельковый замет давал им иногда до 50 тонн рыбы!

Сейнеров была уйма, а я – один. Вот они подходят ко мне, у них палуба завалена рыбой: на каждом тонн по 40 – на палубе и в маленьком трюмишке – отличной, одной из лучших на вкус, полярной сельди. Я же могу взять у него только 8 тонн, чтобы загрузить холодильные камеры. Чтобы качественно ее заморозить и создать глазированный брикет, мне нужно примерно 4 с половиной часа. Остальной же рыбы я у него взять не могу.

Капитан умоляет:

– Возьми как-нибудь! Хоть на муку!

Но я и на муку взять не могу: у меня уже и на муку есть.

Он буквально со слезами на глазах отходит от меня, выбрасывает тут же всю эту рыбу за борт и опять идет вылавливать очередные 40 или 50 тонн.

А в это время подходит второй сейнер. Его капитан тоже просит принять. Но и у этого я ничего не могу принять, у меня все заполнено. Он тоже вываливает свою рыбу за борт и отправляется ловить новую. А ведь там работала масса судов. И я подсчитал, что едва ли 30% выловленной ими рыбы были доставлены в порт.

На пребрежном лове творятся преступления, допускаются на каждом шагу самые грубейшие нарушения правил отлова, запираются сетями входы в фьорды, полностью уничтожаются вошедшие туда косяки рыбы.

Так, однажды у нас в Мурманске такой косяк в несколько тысяч тонн сельди зашел в узкий фьорд. Вход немедленно перегородили сетями. Как ликовал председатель колхоза, учинивший это варварство: выполним, мол, план на 1000%!

Он смог достать всего лишь тонн 300–350, остальное легло на дно и там гнило несколько лет. Никогда больше в этом районе залива не было сельди!

Покончив с рыбой в Баренцевом море, наши флоты, не только мурманские, но и с Балтики, и из Черного моря, всей массой передвинулись к американским берегам, ловили буквально у маяка Нантакет (входной маяк Нью-Йорка), на знаменитой Джорджес-Банке.

Джорджес-Банка, у берегов Северной Америки, – это было какое-то чудо океана, классический рыбный магазин с полным ассортиментом рыбы любых сортов. Там одной сельди сортов шесть, если не более. Там водилась так называемая сайда, большая рыба тресковой породы, пикша, треска, серебристый хек, даже белокорый палтус – огромная рыба, достигающая 300 килограммов веса и считающаяся деликатесом.

На Джорджес-Банке 90% рыболовных судов были советские. Редко-редко появлялись маленькие американские суда. Изредка у берегов Канады встречались по два-три норвежских траулера. Зато воды банки бороздили сотни советских судов. В основном это были крупные траулеры-рыбозаводы.

Но кроме них через океан стали перегонять наши СРТ (средние рыболовные траулеры), сельдяные траулеры-ловцы и даже МРТ (малые рыболовные траулеры). Сельдяные траулеры принимали на борт по 70 тонн рыбы, но не могли ее сами обрабатывать. Их перегоняли через океан группами и оставляли там в море от шести месяцев до года, слали к ним танкеры для заправки горючим и плавбазы, чтобы принимать продукцию. Наше правительство хотело брать рыбу в любом количестве и любой ценой. Я с горечью наблюдал, как хищнически она ловилась — не ловилась, а прямо уничтожалась.

Наш многочисленный флот на больших скоплениях рыбы делал громадные уловы. У рефрижераторов и плавбаз устанавливалась очередь...

На Джорджес-Банке за 20 минут траления в трал попадало до 40 тонн рыбы. Бывало, что даже не тянет траловая лебедка. Это сжатая в колбасу сельдь (а ведь сельдь — очень нежная рыба!) вытаскивается на палубу. Из пойманного количества 8 тонн идет в заморозку, 5 тонн — в бункер для заправки рыбомучной установки. И сразу делается следующее траление. Через 20 минут — еще 30 тонн свежей сельди. В таком случае оставшиеся от предыдущего траления 20—25 тонн выбрасываются за борт, потому что сельдь ловится, как правило, летом, и через 3—4 часа, находясь на палубе в жаркую погоду, она превращается в так называемую „краснощечку", то есть начинает происходить как бы размягчение после окоченения, консистенция мяса теряется, пропадает мускулистость. Сельдь становится несортовой, морозить ее уже было нельзя.

Горько было слушать по радио переговоры, когда капитаны вымаливали принять у них рыбу, а им

устанавливались квоты: „От тебя приму 5 тонн, от тебя – тоже 5, и от тебя, если придешь в очередь, – тоже 5 приму...” А он выловил не пять тонн, а обметал, скажем, тонн 70, сжатые в кошелек.

Продержавшись в кошельке недолго – всего часа два на воде за бортом, эта рыба превращается в кашу, ее выпускают из кошелька, и она ложится отходами на дно. Причем, мало того что уничтожается рыба – гибнут и места, где рыба может мигрировать и размножаться, потому что мертвая рыба, ложась слоем на дно, разлагается и выделяет сероводород, и уже косяк другой рыбы туда для отмета икры не пойдет.

Знаменитая Джорджес-Банка уничтожается и другим способом. Можно себе представить, что происходит с грунтом, когда по нему одновременно протаскивают свои тралы 400–500 траулеров: грунт перепахивается ими, как плугами, трамбуется, как паровыми катками. На нем не остается ничего живого или съедобного для рыбы.

А ведь это места, где размножается рыба. Теряя эти места размножения, рыба гибнет, не оставляя после себя потомства. Однако безжалостный план ни с чем не считается. Он, как молох, требует этих самых тонн, тонн и тонн...

Обычно мы ловили серебристого хека на Джорджес-Банке на глубине 100–120 метров. Хек был размером с большую селедку – сантиметров 30 или чуть больше. Этот хек тоже молодь. Однажды я работал со специальным научно-исследовательским рейсом и с глубины 400 метров поднял несколько тонн рыбы размером с треску. Не понял сразу, что это за рыбы. А потом рассмотрел и вижу: так это же серебристый хек! Оказывается, что все время на

мелководье мы вылавливали молодого хека, который выходил туда в крупных, плотных скоплениях.

Сельдь на Джорджес-Банке мы ловили на глубине 30-90 метров. На банку на такие глубины сельдь приходит, чтобы отметать икру. И вот получилось, что мы брали сельдь во время нереста с икрой и эта икра выливалась потоками из тралов.

Иногда на поисковом приборе видишь запись: вроде рыба! Трошелся тралом, а в трале – тонн двадцать икры!

Как-то в Канаде купил специальные географические журналы, прочел статьи об истории Ньюфаундлендской банки и понял: мы и здесь рыбу угробим!

И действительно, уничтожили и там рыбу! Нет на Джорджес-Банке больше сельди, пропала крупная треска, плохо ловится хек.

Когда мы закончили окуня на Флеменкапе (хороший там окунь был, крупный!), то стали ловить молодь окуня на юго-западном склоне Ньюфаундлендской банки. Затем стали выходить к берегам Южной Америки, до самой южной оконечности Африки, в Индийский океан. Если бы аргентинское правительство вовремя не спохватилось и еще в 1968 году не установило бы у своих берегов 200-мильной зоны, теперь уже наверняка покончили бы и с хеком в Южной Антлантике.

Спрашивается, неужели Министерство рыбного хозяйства и советское правительство обо всем этом, о чем я вам рассказываю, не знали? Разве нет в Советском Союзе научно-исследовательских судов?

Конечно, знало! И судов таких у нас больше, чем в других странах! Но экономических вопросов и вопросов охраны рыбных запасов им в план не включают и они такими подсчетами не занимаются.

Они занимаются поисками новых районов лова, скоплений колянуса – пищи для рыбы, а также наблюдениями за температурой воды и т. д., то есть практически обеспечивают тактические нужды флота на лову.

Я рассказывал о том, какой урон океану приносит только Мурманский траловый флот, где я работал. А ведь такие же флоты и рыбопромышленные управления созданы во всех портовых городах страны. Кроме Мурманска, в Европейской части СССР они существуют в Архангельске, Ленинграде, Таллине, Риге, Лиепае, Клайпеде, Калининграде, Одессе, Николаеве, Севастополе, Керчи, Поти и других портах. Суда этих флотов работают от арктических льдов до антарктических айсбергов – и всюду уничтожают рыбу.

По официальной статистике, Советский Союз в 1976 году выловил 10,5 млн. тонн рыбы. А сколько же он ее уничтожил?

На Дальнем Востоке рыбный промысел поставлен еще более хищнически. В послевоенные годы я работал на Южном, бывшем японском, Сахалине. Рыбная промышленность там базировалась на береговых трофейных японских рыбозаводах. Туда нагнали из Приморья очень много мелкого рыболовного флота – главным образом сейнеров.

Помню, тогда очень хорошо шла сельдь у самых берегов. Ловили и ставными сетями, и кошельковыми неводами, и рыбососами.

Вот картина, которую я наблюдал в Поронайске в 1949 году. К причалу рыбозавода непрерывно подходили сейнеры, полные рыбы.

– Ребята! – кричит какой-то береговой начальник. – Некуда мне рыбу принимать! Все посольные

емкости забиты полностью, туковый завод завален сырьем!

— А нас это не касается! — отвечают ему рыбаки. — У нас свой план и свои интересы. Мы деньги зарабатывать сюда приехали, а не бабочек ловить! Давай принимай и пиши нам справки на выловленную рыбу!

И начальник писал справки... Рыба выгружалась с сейнеров, насыпалась в носилки, взвешивалась на весах и... вываливалась в море. Сейнеры уходили обратно за новой рыбой. Справочки предъявлялись в контору рыбокомбината для начисления зарплаты и премий, директор Космодемьянский на основании этих справок отчитывался перед главком о выловленной рыбе, а рыба эта гнила под причалами рыбозавода. С таким хищническим ликом системы я впоследствии сталкивался не раз. Так ловили всюду на Дальнем Востоке.

Ничего не изменилось на сахалинских рыбопромыслах и сейчас. Люди, побывавшие там в семидесятые годы, рассказывают, что во время нереста кеты и горбуши государственные рыбопромысловые организации, стараясь перевыполнить план, хищничают, ловят, не соблюдая правил: хотя красную рыбу полагается ловить только в море, они ловят ее в горловинах у моря, запирая сетями устья, вылавливают всю рыбу подряд, не давая ей прорваться в верховья на нерест, то есть опять губят все, что должно родиться в последующие годы.

Само хищничая, государство запрещает ловить кету и горбушу местным жителям, штрафует на крупные суммы тех, кто вздумает поймать хоть одну кету или горбушу для собственного пользования, как браконьеров.

Хотя Сахалин – один из главных производителей кетовой икры и продукции из красной рыбы, икры в продаже на острове нет. Поэтому тем, кто хочет ее хоть попробовать, ничего не остается, как браконьерствовать. Сахалинцы придумали своеобразный способ обхода закона. Саму рыбу они не трогают – в карман ведь такую рыбину не спрячешь. Во время нереста, когда кета и горбуша сплошной массой идут вверх по рекам, чуть не вручную поймает человек 2–3 рыбины, распорет им брюхо, выберет икру в бидончик, промоет соленой водой – и икра готова. А рыбу бросают тут же на берегу. Рыбнадзор летает на вертолетах, пытаясь поймать „преступников", но это редко ему удается. С другой стороны, если бы жителям разрешили брать рыбу для собственного пользования, не было бы ни „браконьерства", ни подобного хищничества. Сколько один человек сможет взять рыбы для собственного пользования? Три или пять штук от силы. По крайней мере, несравненно меньше того, что губится в горловинах рек при запирании их сетями.

Вспоминаю, как на Камчатке в послевоенные годы выловленные кета и горбуша тысячами тонн скапливались около береговых рыбозаводов, так как не хватало транспортных судов, чтобы перевезти их во Владивосток, к железной дороге. Эта дорогая рыба и здесь гнила и уничтожалась – и здесь, вместо сгнившей, ловили новую и опять сваливали на берегу.

Как я узнал, в последнее время значительно меньше стало попадаться крабов, и знаменитые камчатские крабозаводы, вырабатывающие известную на весь мир „Чатку", начали переходить на переработку морских петушков.

Если бы Дальний Восток на самом деле не был невиданно богат рыбой, при подобных методах лова с ней теперь бы уже и там покончили.

Дальневосточники рассказывают, что теперь спохватились, стали сокращать прибрежный лов и переходить на океанский, хотя переоснащение рыбопромышленных управлений с сейнеров на траулеры и плавучие рыбозаводы стоит огромных средств. Вероятно, кто-то додумался, что раз уж при советской системе не может не губиться рыба, то лучше губить ее у чужих берегов.

И двинулись огромные флоты из Приморья, Камчатки и Сахалина все дальше и дальше по Тихому и Индийскому океанам, ловят рыбу у западного побережья Канады и США, в Беринговом море и около Алеутских островов, в водах Индонезии и Филиппин, вокруг островов Южных морей, лезут даже к японцам, хотя тем и самим не хватает рыбы (в октябре прошлого года советские траулеры были арестованы в 200-мильной зоне острова Хоккайдо), и в австралийские воды.

Огромные советские океанские краболовы забирались даже во внутренний австралийский залив Карпентария, где австралийцы ловят на небольших ботах и катерах: наши переворачивали им лодки, рвали сети, распугивали добычу, перепахивали грунт. Никакие просьбы и уговоры не действовали пока, под угрозой лишиться средств к существованию, пришедшие в отчаяние австралийские рыбаки не стали палить по ним из винчестеров.

В годы правления Альенде вовсю хозяйничали у богатейших рыбой чилийских берегов. Не знаю, на сколько времени хватило бы Советам чилийской рыбы, если бы Пиночет не положил этому делу ко-

нец, выдворив из чилийских прибрежных вод советские траулеры.

Громадна наша страна. Несметно у нас количество внутренних водоемов, рек и озер. Но там положение еще хуже. Даже советская пресса вынуждена уже говорить о гибели рыбных запасов на Дону, на Волге и на Кубани, в Байкале, в Каспийском и Аральском морях. Наверное, и десятой доли теперь не осталось там рыбы, что была до Великой Октябрьской Социалистической Беды, постигшей страну шестьдесят лет назад. Советская пресса пишет... но выводы не делаются, и эта система хищничества и разрушения не меняется.

Меня мучают угрызения совести, когда вспоминаю, что так активно участвовал в этом преступлении перед человечеством, что даже получил высокую правительственную награду – орден Ленина. Ведал ли я, что творил? Да, ведал! Это моя вина, моя беда и трагедия.

НАЧАЛЬНИК ФЛОТА ЗАКУРДАЕВ

Начальник Мурманского тралового флота Вячеслав Иванович Закурдаев – типичный „продукт системы", ее пороков.

В начале 50-х годов Слава Закурдаев, как мы его называли раньше, был высоким чернявым пареньком, только что закончившим 7 классов и среднее рыболовное училище в Астрахани. Он был на несколько лет моложе меня, не имел никакого жизненного опыта и пришел к нам на флот прямо из училища, по распределению – штурманом.

Это был „свой парняга", как и все мы – обычные, молодые штурманы и капитаны, каких много приезжало тогда в Мурманск. Надо признать, что сам он в начальство не лез и перед начальниками не лебезил. Как полагалось в свободное время на берегу, ходил вместе с нами по кабачкам, но пил в меру и деньгами никогда не швырялся.

В те годы рыболовный флот в Советском Союзе стремительно рос, ощущалась острая нехватка командных кадров. Поэтому люди тогда у нас делали карьеру, по сравнению с торговым флотом, просто молниеносную. И Славка быстро стал капитаном. А так как он был парень не особенно зубастый, ему подсунули старый-престарый траулер, на котором даже не было рыбомучной установки.

Однако изготовление рыбной муки планируется каждому траулеру. По идее, мука должна изготовляться из рыбных отходов, после переработки сырой рыбы в полуфабрикат, и из так называемого

„непромыслового прилова" (попавшей в трал мелкой и несортовой рыбешки). Но так как планы по муке наваливались на нас огромные, то нам, чтобы их выполнить, приходилось дополнительно ловить хорошую пищевую рыбу.

План вылова рыбы в советской рыбной промышленности и соответственно рейсовые задания траулерам планируются в сырце, то есть в неразделанной рыбе. Поэтому для каждого вида полуфабриката или готовой продукции (свежая и мороженая рыба, рыбная мука, консервы, филе и т. д.) существует так называемый „переводной коэффициент", по которому вычисляют количество рыбы-сырца, потребное для изготовления данного продукта: ты сдаешь рыбу ошкеренной и очищенной, а тебе ее „начисляют" в том весе, в каком она поймана.

Привез я, допустим, 100 тонн ошкеренной свежей трески во льду, а мне записывают в план 115 тонн рыбы-сырца. Сдал я 50 тонн крепкосоленой трески – мне считают, что я выловил 80 тонн. Это и есть переводной коэффициент.

Коэффициенты эти у нас очень низкие и работают против рыбаков. Так задумано, чтобы им меньше платить. Например, по коэффициенту считается, что для изготовления одной тонны рыбной муки требуется три с половиной тонны сырой рыбной массы (внутренностей, голов и пр.), на самом же деле на тонну рыбной муки уходит от 6 до 7 тонн рыбы, в зависимости от ее сортности и консистенции мяса. Таким образом, если я сдаю 10 тонн муки, засчитывают, что мной выловлено 35 тонн рыбы. В действительности же, чтобы сделать 10 тонн муки, надо выловить 70 тонн рыбы, а иногда и больше.

Из-за таких сложных расчетов капитан Закурдаев не мог выбрасывать отходы со своего траулера без рыбомучной установки, так как в противном случае ему не могли бы высчитать валовой вылов. Он грузил их в так называемый резервный трюм не соля, и, когда приходил в Мурманск, страшная вонь распространялась по всему порту от его траулера.

Траулеру Закурдаева, единственному на флоте, разрешили вместо муки сдавать на рыбокомбинат отходы. Весь порт и особенно грузчицы на рыбокомбинате проклинали его, но благодаря тому, что „грабительский" коэффициент у него работал в обратную сторону, ему сильно завышался улов и обеспечивал колоссальные, хотя абсолютно дутые, цифры выполнения плана. Зарабатывали он и его команда, вероятно, немногим больше, чем мы, так как они не получали денег за муку, но зато систематическое перевыполнение плана вытолкнуло Закурдаева в „передовики".

Почему допустили такое? Потому, что в данном случае это было выгодно начальству, так как тот же коэффициент на всех остальных судах флота, где имелись рыбомучные установки, обеспечивал беззастенчивый грабеж моряков.

Плановый отдел, как положено, выпускал отчеты, по которым экипаж капитана Закурдаева регулярно и на много процентов перевыполняет месячные, квартальные и годовые планы. Тут им заинтересовались обком партии и партком флота, так как партийному начальству для пропаганды и подстегивания людей нужны всевозможные „стахановцы", „герои труда", „маяки" и как они еще там называются, создаваемые всегда искусственно. И вот о Славе начали писать в газетах, кричать на митингах,

приводить его в пример на собраниях и везде устраивать ему „показуху”: „Передовик! Выловил столько-то тонн!..”

Хотя из его „бумажных” тонн лишь десятую долю „жевать” можно.

А тут настала пора очередного „циркового представления”, именуемого у нас „выборами в Верховный Совет”. Естественно, что такой мощный комплекс организаций, как „рыбный Мурман”, должен был выставить своих кандидатов. Кто же удостоился чести представлять „богатый рыбный Мурманский край”? Ну, конечно, первый секретарь областного комитета партии, командующий Северным военно-морским флотом и... наш Слава в качестве „ленинской кухарки”.

Так выпала Славе роль „кухарки”, управляющей государством. А пока он „ходил” в кандидатах, нельзя же было его держать на этом „плавучем гальюне”, так как кандидатов-то посещают всевозможные комсомольские, пионерские и прочие делегации. Его спешно переводят на новенький траулер, и тут получается неувязка: регулярно, из рейса в рейс, до самых выборов Славка стал не выполнять план. Конечно, со всяким может такое случиться, но в данном случае: „Передовик!”, „Маяк!”, „Кандидат!” Вот так конфуз...

Однажды получаю я из планового отдела документы о выполненном рейсе и не досчитываюсь в этих документах 45 тонн пойманной мною рыбы.

Я на дыбы: начинаю „качать права”... Полез в „сферы”, стал выяснять...

В „сферах” на меня, как обычно, сначала прикрикнули, попытались „на горло взять”: „Не твое, мол, дело! Тебе же заплатили полностью...”

Верно! Надо признать, что заплатили-то полностью, но тем не менее я заупрямился и стал „на себе тельняшку рвать", как говорят моряки:

– А мне что прикажете делать? Мне-то ведь годовой план тоже нужен! Куда вы мою рыбу „дернули"?

Вот тут мне и говорят:

– Понимаешь... это дело политической важности! Не может же кандидат в депутаты Верховного совета не выполнять план!

И предупреждают:

– Не гавкай!.. Держи язык за зубами. Ведь дело-то политическое!

Потом я узнал, что и с другими капитанами так же поступили. Был у нас пожилой капитан Крюков. Как-то мы с ним выпили, разговорились, и он стал жаловаться:

– У меня тоже, – говорит, – на Славку рыбу списали...

„Выбрали" Славку в Верховный совет, стал он депутатом и начал „управлять государством". Куда же ему после этого плавать? Его, как полагается, сразу в выдвижение: заместителем начальника Главного управления „Севрыба" – нашего главка.

В общем-то сначала он еще человеческого лица не потерял: остался простым неиспорченным деревенским парнишкой, даже продолжал с нами ходить.

Бывало, придем мы, несколько молодых капитанов, к нему в управление. Он восседает в импозантном кабинете за огромным письменным столом, полном бумаг, который мы „рыбоделом" прозвали („рыбодел" на рыбацком жаргоне – это большой

стол, устанавливаемый на палубе для разделки рыбы).

– Ты чего, мореман, – говорим, – в кресле закис? Как ты себя чувствуешь здесь, за дубовым-то рыбоделом?

А он откровенно:

– Сижу, ребята, за этим столом с важным видом и ни черта не понимаю... А тут еще бумаги какие-то приносят...

Схватил со стола пачку бумаг, сунул в портфель и говорит:

– Дела! Дела! Пошли лучше в кабак!

Но за ним „секли" крупные „дяди" в парткоме. Они ему пальчиком погрозили, стали учить, как надо себя „подавать" советскому руководителю.

И мало-помалу „забурел" наш Слава. Стал по-другому себя вести. Здороваться перестал. Взгляд стеклянный, только вперед смотрит. Важность приобрел, „подобающую большому советскому руководителю". Он сам тощий и высокий был, а все время норовил „животик" вперед выставить. Стали его уже на „вы" называть:

– Вячеслав Иванович! Товарищ Закурдаев!

Но однажды, помню, он в начале своей карьеры чуть было не „сорвался". Характер-то еще старый остался: не до конца ему тогда еще „мозги вправили". Это позже случилось.

В то время пришли к нам из Западной Германии первые БМРТ с кормовым тралением. Они всеми нами тогда воспринимались как „мечта", как „сказка". Их долго осваивали. Многое для их освоения сделала известная женщина-капитан, „умница баба" Валентина Яковлевна Орликова.

Стали наши рыбаки „прилаживаться" к этим траулерам, экспериментировать с ними, как полагается, на разных породах рыб, на различных глубинах. Раньше сельдь в толще воды тралами, пелагическим способом не ловили – только у дна, а тут решили попробовать.

И вот Слава Закурдаев вдруг „заболел" новым траулером. Не он один. Все наши моряки от него в восторге были.

Стояла на нем великолепнейшая немецкая рыбопоисковая аппаратура. Был он чистенький, аккуратненький, новенький, просторный. Уже одно помещение капитана – мечта после наших мурманских ночлежек... Известно, как за границей пароходы строят!

И он попросился на нем поплавать. Была у него при этом, вероятно, и задняя мысль. Предстоял экспериментальный рейс за селедкой, и Закурдаев, видимо, не случайно именно на него попросился.

Во-первых, дело не ответственное, так как за план бояться нечего: рейс-то ведь экспериментальный и планов ему вообще не устанавливали.

Во-вторых, расценок на сельдь для БМРТ еще не было: сельдь на БМРТ у нас никогда не ловили. Расценки взяли из флота „Мурмансельдь", где работали на маленьких суденышках–логгерах. Ужасные посудины! Команда – двадцать пять человек. Семнадцать моряков из рядового состава вынуждены спать чуть ли не вповалку под полубаком, остальные размещались как попало в других местах. Маленькие траулеры такие...

И то, что это суденышко вылавливало за неделю, на новом БМРТ можно было поймать за сутки, а то и меньше. К тому же на судне сразу вырабатывалась

готовая продукция – никаких потерь времени, никаких ожиданий плавбаз, никаких перегрузок в море.

Вот тут, я думаю, Славка, будучи замом начальника главка, перед тем как идти осваивать этот рейс, сам себе очень выгодные „расценочки" и организовал. Ведь руководство освоением осуществлял его главк.

В общем, Закурдаев, я помню, за 2 месяца выловил целых 750 тонн – количество, которое они и уложить, как следует, не умели. Дело в том, что этот немецкий траулер, имевший нормальную грузовместимость 650 тонн, не был рассчитан на такую массу рыбы, и они, по жадности, запихивали ее куда попало, потому что уж больно выгодны были расценки...

А чтобы выловленную продукцию удобней укладывать, он приказал вырезать отверстие в одной из водонепроницаемых переборок, допустив грубейшее нарушение регистровых правил, так как нарушил непотопляемость судна.

Наверняка ни сам капитан, ни команда об этом и не задумались, такая их обуяла жадность, когда они толпой, как обычно у нас бывает, принялись подсчитывать заработок, полагающийся им по этим расценкам. Получились громадные суммы – в 10-12 раз больше, чем у других. Деньги, которые рассчитывал „сгрести" Закурдаев за два месяца, мне приходилось зарабатывать целых два года.

И вот они, деля шкуру неубитого медведя, ликуя и трубя в фанфары, направились в порт. Принято, что моряки на обратном переходе с промысла подсчитывают заработанные гроши так, как будто деньги у них уже в кармане. А тут такой заработок! Все мечтают: кто плавать теперь рассчитывает бро-

сить, кто собирается жениться, а кто учиться хочет идти...

Однако в порту тоже „неглупые дяди" сидят. Они сводочки об улове, как положено, каждый день от Закурдаева получают. Посмотрели на эти сводочки, прикинули, подсчитали и ахнули: нельзя же такой прецедент создавать! Нельзя же показывать, что такие могут быть заработки! Если один раз столько заплатишь, потом отступать трудно будет, придется медленно и постепенно снижать расценки, иначе может начаться бунт... И подсчеты показали, что заработки „дикие", которые не то что морякам – никакому начальству не снятся.

И вот к Славкиному приходу „руководящие дяди" все обговорили, подготовили и сделали ему сюрприз: рассчитали новые расценки для БМРТ, узаконили и утвердили их. По этим „новым" расценкам, там, где Слава насчитывал тысячи, меньше „ста рубчиков" получалось.

Вспоминаю, что там, на борту, происходило на другой день после швартовки: стоял визг и мат. Славкина команда, да и он громче всех, стали требовать, грозить... Славка обещал написать в ЦК, подать в суд... Он, как представитель команды, побежал ругаться с начальством, вокруг него толпой вся команда: визжат, кричат, бунтуют...

Вот тогда позвали его к себе „дяденьки" из парткома и рявкают:

– Ты что, забыл, кто ты такой? Забыл, кто тебя выдвинул? Смотри, мы быстро тебя можем и в другую сторону сработать! Сделаем так, что ты совсем „навылет" пойдешь! В суд, говоришь, собираешься подавать? На кого ты подашь? А переборку кто вырезал? Кто рисковал судном и экипажем? Ты зна-

ешь, что это такое? Да мы тебе можем и срок „припаять"! В общем, иди ты отсюда и уйми свою команду, чтобы она не носилась среди моряков и не мутила бы флот...

Конечно, команду он не унял, побоялся даже пойти. А между тем ему пообещали:

– Если согласишься на новые расценки, сделаешь это без шума, тебе будет хорошо и останется все постарому...

Что ему было делать? Он быстренько смотался на свое старое местечко в главке, передав судно другому капитану.

Ребята матерились, за Славкой гонялись, сидя в ресторанчиках и кабачках кляли его и грозились по пьянке: „Мы его прибьем! Пивными кружками закидаем!"

Но, как у нас обычно бывает, покричали, поплакали, попили и унялись. Конечно, их поприжали. Большую часть команды раздергали по другим траулерам, кто-то в обиде уволился, кого-то вызвали и пригрозили: „Молчите!.."

На этом все и кончилось. А для Славки это был хороший урок. Пост заместителя начальника главка подходил, конечно, не для него, он там отличиться не мог. Человек он недалекий. Не было у него ни образования, ни культуры, ни эрудиции, ни опыта, не только делового, но и просто жизненного. Хотя, посидев немного заместителем начальника главка, он кое-что приобрел, пообтесался среди „больших людей": естественно, у него расширились горизонты, появились другие масштабы, представления о рыбной промышленности. Потом его послали на какие-то курсы усовершенствования для „красных" директоров в Москву (есть у нас такие для руко-

водящих недоучек), подучили немножко экономике. Появилось у него соображение какое-то, насобачился немного, стал в разговоре глубокомысленными фразами козырять, всевозможные экономические термины употреблять, покрикивать на людей. Сделали его начальником нашего Мурманского тралового флота.

Так система превратила простого и совсем неплохого русского парня в грубого, злобного и эгоистичного советского начальника с диктаторскими замашками, оравшего на меня: „Мне такая твоя рыба не нужна!"

Вспоминается мне одна сценка, прекрасно характеризующая отношение этого типа начальников к простому народу в социалистическом государстве:

Дело происходило на областном партийно-хозяйственном активе в Доме культуры им. Кирова. Я был уже тогда заслуженным капитаном, а Слава давно превратился в Вячеслава Ивановича – крупного „бонзу" областного масштаба.

Когда разбирался вопрос о рыбе, мы сидели рядом в президиуме. Чередовались записные ораторы, критиковавшие положение на нашем флоте (такая критика у нас очень принята, но результатов от нее – никаких!).

Закурдаев сидел с серьезной миной, опустив голову, и что-то непрерывно отмечал в своем солидном, тисненом депутатском блокноте. Посмотреть со стороны, из зала: начальник упорно работает, учитывает критику, готовится исправлять отмеченные рядовыми работниками недостатки.

Заглянул я ему через плечо, а он, оказывается, в своем депутатском блокноте женские головки вырисовывает, а потом с таким важным видом накло-

няется ко мне как раз в то время, когда его разносят с трибуны, и, подчеркивая, что ему ровным счетом наплевать на то, что о нем там говорят, шепчет:

– Слушай, Кириллыч, мне нужен заместитель по кадрам, исполнительный, хороший чиновник, и ты мне со всех сторон подходишь... Хочешь идти ко мне первым заместителем по флоту?

Я посмотрел на него дико. Не знаю, что у меня в глазах или на лице отразилось, но он даже не стал ждать ответа, улыбнулся и говорит:

– Понял! Понял! Оставим этот разговор...

И больше этой темы не поднимал...

СВЕЖЬЕВЫЕ РЕЙСЫ

В середине 50-х годов я был назначен капитаном траулера „Курейка". Курейка – это маленькая река в Сибири, на которой Сталин до революции отбывал ссылку. Вот поэтому мой траулер и был назван „Курейка". Это небольшое судно шведской постройки, водоизмещением в 1 200 тонн, принимавшее на борт до 300 тонн рыбы, с неплохими производственными и мореходными качествами и удобными, как на всех судах иностранной постройки, каютами.

Когда я стал вникать в организацию лова и обработки рыбы, то увидел, что дело поставлено очень плохо.

На траулерах этого типа не было морозильной установки, и рыбу солили. А при солении, как известно, рыба теряет вес, „усаливается". Поэтому ее надо все время добавлять в трюмы, „досаливать". В результате из 100 тонн пойманной рыбы остается хорошо если 50 тонн. И лишь под конец рейса мы набирали 40–50 тонн свежей рыбы на лед. Но при этом если улов шел плохо и мы задерживались, то засоленная рыба все время продолжала усаливаться в трюмах и надо было досаливать новую, так как мы должны были прийти в порт с полными трюмами.

Качество таким образом засоленной рыбы было отвратительным. Для нормального потребления эта продукция вообще не годилась. Если подобная соленая рыба попадала в магазины, даже и при продовольственных трудностях население брало ее не-

охотно, и она, полежав, списывалась. Соленой треской кормили армию и заключенных.

Я стал выступать против подобной практики, доказывать невыгодность такой работы и просить, чтобы мне разрешили ходить в короткие рейсы, брать преимущественно свежую рыбу, которая доходила бы до народа. Мое предложение встретило сильное противодействие со стороны руководства флота. Во-первых, потому, что это снижало валовой улов, а начальству нужно было количество, чтобы рапортовать о выполнении и перевыполении плана. Причем и платить морякам надо было бы больше, так как расценки на свежую рыбу были выше. Качество же продукции начальство не интересовало, так как не ему сбывать ее. Во-вторых, ему нужно было, чтобы как можно больше судов как можно дольше находились в море, потому что это увеличивало показатель загруженности флота и за это отчитывались перед центром. К тому же неразвитый порт мешал судам часто возвращаться домой – это вызывало скопления на рейде, пробки в порту. И, наконец, чисто по-человечески: чем больше судов в порту, тем больше о них заботы начальству.

Обычный рейс тогда у нас длился 15–16 суток, но посылали суда и на месяц с бункеровкой в море.

Я давно вынашивал мою мысль, так как видел, что выгодно и мне, и моим „мореманам" ходить короткими рейсами и ловить свежую крупную рыбу: и дома чаще будем бывать, и денег получим немного больше, и продукты свежие можно набрать, да и убирать свежую рыбу в трюм значительно легче и быстрее, чем засаливать ее.

Однако тогдашний начальник флота Анатолий Иванович Филиппов несколько раз мне отказывал:

— План завалишь! Понимаешь ты! Дисциплину на судне держать надо! Чтобы люди вовремя приходили к отходу и не было задержек. Ты же знаешь, что по плану судно должно находиться в море определенное количество суток, а ты из-за задержек не наберешь этого количества и завалишь план по продолжительности пребывания в море!

Но я не унимался, включил компетентных специалистов, доказывал выгодность моего метода.

Мне повезло, так как тогда как раз Филиппов уходил на повышение, получив назначение начальником главка, и флот уже наполовину принял Вячеслав Иванович Закурдаев. Филиппову было уже не до меня, а Закурдаев еще не умел разобраться во всех тонкостях своих „начальнических" интересов. Он знал меня как неплохого капитана, ему, видно, захотелось показать передо мной свою самостоятельность.

Я воспользовался происходившими при передаче флота диспетчерскими совещаниями, на которых одновременно присутствовали Филиппов и Закурдаев и обязательно должны были также присутствовать все уходящие в море капитаны. После разбора сводки я обратился к ним обоим:

— Разрешите мне сходить свежьевым рейсом!

Закурдаев вопрошающе посмотрел на Филиппова:

— Анатолий Иванович! Позволим капитану Лысенко? Пускай попробует...

— Ну смотри мне! — сказал Филиппов Закурдаеву. — Тебе командовать флотом! А с тебя я шкуру спущу, если только план годовой завалишь или еще что-нибудь натворишь! — прикрикнул он на меня.

Случай помог мне включить в это дело и обком партии — я познакомился со вторым секретарем

обкома Шапкиным, и он тоже дал свое „добро”:

– Ладно! Разрешите ему!

А знакомство это произошло при следующих обстоятельствах.

Однажды утром, перед отходом в рейс, „в боевом настроении” врываюсь в диспетчерскую. Не помню точно, чего мне не хватало: трал, кажется, не довезли и еще что-то. Использую свое оружие, кричу, скандалю со старшим диспетчером Рисовым:

– Почему вы меня не обеспечили? Мне в море выходить надо!

Вдруг вижу: в диспетчерской начальник флота и еще какое-то незнакомое начальство.

Еще выше поднимаю голос и продолжаю базарить в надежде, что начальник флота меня услышит и поддержит. Однако начальнику флота не до меня. Развалившись в кресле, сидит какое-то очень крупное начальство, сразу видно – „товарищ из центра”: серое, тонкое коверкотовое пальто, какое в Мурманске не достанешь, и пыжиковая шапка, за какие у нас „пижоны” переплачивают большие деньги.

„Да, – думаю, – важная фигура!” А фигура оборачивается ко мне и командует:

– А ну, идите сюда!

Я в разгоряченном состоянии, продолжая базарить, отмахиваюсь от него:

– Я вас не знаю! Мне некогда!

Он настаивает:

– Чего вы шум поднимаете?

Тут замечаю, что это особо крупный „бугор”, так как сидит он один, а все остальные вокруг него стоят. Он спрашивает:

– Кто вы такой?

– Капитан „Курейки”!

– Почему же вы расшумелись?

– Мне нужен трал и другие вещи, без которых я не могу выйти в море!

Он, как полагается, делает эдакий жест рукой и демагогически прикрикивает:

– Что же вы! Помогите, товарищи, капитану! Ведь он для пользы дела старается!

В диспетчерской засуетились, а он обращается ко мне:

– Сядьте! Я хочу с вами поговорить.

Думаю: „Шишка ты крупная, черт с тобой, если хочешь, будем говорить!”

Сажусь и жду. Он кончил переговоры и опять ко мне обращается:

– У вас сколько времени в распоряжении?

– До отхода у меня еще 2–3 часа есть, – отвечаю.

– Тогда поедем со мной! Здравствуйте! – протягивает мне руку. – Я второй секретарь областного комитета партии Шапкин.

Представившись, Шапкин как-то незаметно перешел на „ты”, хотя я его продолжал называть на „вы”. Привозит он меня к себе в кабинет и спрашивает:

– А ну-ка, расскажи, что ты там затеял?

Подробно объясняю ему преимущества свежьевых рейсов.

– Почему же тогда они против тебя надуваются?

Объясняю, что такие рейсы наваливают на флотское начальство и на портовых руководящих работников лишнюю нагрузку, а кроме того планирование такое, что им выгоднее соленая рыба.

Выслушав меня, второй секретарь обкома стал расспрашивать о других вещах и в заключение сказал:

– Ты приходи ко мне всегда после рейса и рассказывай о делах на море, а то они там все врут мне, скрывают от меня положение.

С тех пор я стал вхож в обком партии. Шапкин всегда любезно меня принимал, расспрашивал, обращался „демократично" на „ты", хотя я, как полагается, продолжал обращаться к нему на „вы".

Он познакомил меня и с первым секретарем обкома Денисовым, представив:

– Вот познакомься – еще один наш толковый парень!

Денисов тоже выслушал мои соображения по поводу свежей рыбы.

Я стал чаще появляться в обкоме. Стараясь использовать эти визиты, чтобы облегчить положение моряков, рассказывал Шапкину о наших неполадках.

Обком дал делу последний толчок. Мне, наконец, разрешили попробовать, и я, один на весь флот, начал работать „свежьевыми рейсами".

Когда я проработал в „свежьевом режиме" шесть-семь месяцев, на меня обратили внимание, стали подсчитывать результаты. Платить нам действительно приходилось немного больше, чем на других судах, зато и прибыль флоту от свежей рыбы – колоссальная. О моем „методе" стали писать в газетах, объявили „почином". Другие суда призывались в газетах последовать моему примеру, но на деле тормозило начальство, так как при наших неразвитых портах всем нельзя было так работать. Мне-то ведь специально создавались „условия": приходим, скажем, в Мурманск, в 16.00 швартуемся, начинают разгрузку, так как на следующий день в 8 утра нам уходить. Всем подобных условий обеспечить просто физически не могли.

А дисциплинку „воспитывать” мне даже и не нужно было, и насчет пьянства предупреждать не приходилось, потому что люди сами были заинтересованы в таких рейсах. Я ходил буквально как поезд по расписанию. Правда, случалось, что приходилось уходить в море с неполной командой – пару раз несколько человек опаздывали к отходу. Хотя и трудно работать с некомплектной командой, но мои ребята были довольны: чем меньше людей – тем больше денег! Эти рейсы для команды оказались очень выгодными.

На флоте узнали, что траулер „Курейка” работает неплохо, и стали моряки ко мне записываться в очередь – поплавать. Как говорят: „за воротами со шляпой стояли...”, ждали, когда я пройду, чтобы попроситься...

Потребитель любит свежую рыбу. В магазинах ее легко продать. К 1955 году появились БМРТ и стали отгружать на Москву и Ленинград свежемороженую продукцию с больших морозильных траулеров. Одновременно очень хорошо шла в городах и свежая рыба. Эта рыба ошкеренной может в северных условиях совершенно безболезненно храниться во льду 10 суток. При этом она сохраняет свою кондицию и товарный вид и продается как свежая.

При работе свежьевым методом у меня появилась и еще одна возможность: забросив трал в двух-трех часах от входа в Кольский залив, привозить на палубе дополнительно 12–16 тонн так называемой парной рыбы, то есть рыбы, которую ошкеривали еще живой и сдавали в первую очередь, через 3–4 часа после вылова. У такой рыбы при сдаче еще даже и „автолиз” не наступал – ее можно сдавать даже безо льда через 12 часов после улова. (Автолиз –

это состояние, когда у рыбы после посмертного окоченения – она делается упругой и дубоватой – начинается расслабление мышц. Этот автолиз сам по себе не страшен для сохранения консистенции мяса.)

Обкому партии было выгодно, что мы привозили свежую рыбу, так как она шла в Москву и в Ленинград, и это поднимало авторитет мурманского партийного руководства в центре. Но это было против интересов руководителей рыбопромышленных организаций не только потому, что снижало валовой улов, но и потому, что существовал очень „хитрый" переводной коэффициент с рыбы-сырца в „готовую продукцию", о котором я уже говорил, работавший против рыбаков. Повторю, что по этому коэффициенту надо было выловить чуть ли не 110 тонн рыбы, чтобы получилось 50 тонн готовой засоленной продукции, которую съедали люди, а платили за нее значительно ниже, чем за свежую рыбу. Коэффициент этот был специально „запланирован", чтобы обманывать рыбаков и им меньше платить.

Однако с тех пор, как я начал ловить свежую рыбу, переводной коэффициент стал работать на нас и против интересов нашего начальства, так как перевод производился в обратном направлении. Отменить его не могли, так как в противном случае соленую рыбу стало бы выгодно ловить и большинству на флоте пришлось бы увеличить зарплату. Наш траулер попал в число передовых, хотя и вылавливал немного больше других. Меня сделали „коммунистическим маяком" и требовали на меня равняться. Мой полутораметровый портрет повесили в числе других портретов передовиков в центре Мурманска, на „Пяти углах", с надписью „Лучший капи-

тан". Ко мне стало хорошо относиться начальство, и я этим опять пользовался для того, чтобы добиться улучшения положения моряков.

Появляясь в обкоме партии, я узнал от второго секретаря обкома Шапкина об одном, доселе мне не известном противоречии, от которого страдал мой „свежьевой" метод.

Однажды в разговоре с Шапкиным я сказал:

– Вот вы поддержали меня в этом деле со свежьевыми рейсами, „маяком" сделали, о „новом почине" говорим и по радио и в газетах пишем, а в реальность это не претворяется. Всего два-три судна работают „свежьевыми рейсами". А может, следовало бы вообще радикально пересмотреть целенаправленность планов и рейсовых заданий для всего флота и соленую рыбу сделать второстепенной и незначительной целью работы флота, направляя в посол только прилов.

Шапкин посмотрел на меня внимательно и покровительственно улыбнулся:

– Все не унимаешься! Мало тебе, что героя из тебя сделали? Но особенно „зарываться" не советую. Это дело неосуществимое не только потому, что не справится береговая база, а потому, что нам нужна соленая рыба больше, чем свежая.

– Почему? Ведь свежье дает больший выход пищевой продукции при тех же уловах почти в два раза. Значит, и рабочий класс в два раза больше положит в желудок, не говоря уж о качестве.

– Какой ты наивняк, – сказал Шапкин. – Соленая рыба идет у нас на прокормление шахтеров и лесорубов!

– А что они свежей рыбы не едят, что ли?

– На Воркуте в шахтах и в лесу в основном рабо-

тают заключенные. Жирно им будет – свежая рыба, не говоря уже о проблемах хранения.

Так я понял, что, с одной стороны, областному начальству было выгодно посылать свежую рыбу в Москву и в Ленинград, так как это записывалось ему в баланс, а с другой стороны – невыгодно. Дело в том, что Мурманская область – это не одна рыба. Там не только колоссальная рыбная промышленность, там лес, полезные ископаемые: уголь, цветные металлы, никель и апатиты. Все это дает государству огромные деньги, делает область доходной, „денежной", и поэтому удельный вес первого секретаря Мурманского обкома в ЦК партии выше удельного веса многих других секретарей обкомов. Однако на лесоповале и в шахтах тогда работали почти исключительно зэки, и их надо было как-то кормить. Вот для них-то и заготавливалась эта самая „дешевая", почти несъедобная соленая рыба.

А к тому же дело с хранилищами-холодильниками в стране поставлено очень плохо. Все у нас, как в рассказе Зощенко: „...и театр построили, и на лестнице ковер постелили, а перил не сделали". Практически рыба направляется в крупные города, а глубинка и деревня не имеют холодильников, поэтому рыбу туда не направляют. Машин-рефрижераторов в стране почти нет. Об этом не думают. В деревню, если и попадает рыба, то только соленая сельдь в бочках. А стоит она от 1 руб. 10 коп. до 1 руб. 75 коп. за килограмм. Колхознику это не по карману.

В конце концов, мой „свежьевой" метод стал жертвой этого противоречия в рамках социалистического строя. Тем более что свежая рыба должна быть в первую очередь большой, крупной, а крупная рыба стала пропадать в Баренцевом море.

Меня загнали в партию, наградили орденом Ленина, дали новый большой траулер-рыбозавод № 404 „Мир", польской постройки, послали ловить рыбу к берегам Америки, и мой „почин" вылова крупной, сортовой свежей рыбы заглох.

Фактически я был даже рад этому, так как, проработав капитаном целых 2 года на свежьевых рейсах, порядком устал. За это время мне лишь 17 ночей удалось переночевать дома, на берегу. Даже в отпуск не разрешали идти. „Давай! Давай! – говорили, – продолжай! У тебя хорошо получается!"

Для меня же „свежьевой" опыт не пропал даром. Я стал лучше видеть пороки системы.

ПАРТКОМ

Эти органы, наравне с КГБ, особенно вредоносны для жизни страны. Эта проклятая организация настолько глубоко запустила руки в жизнь предприятий, что без ее согласия ничего нельзя предпринять: она может по своей воле назначать и снимать работников, наказывать их, переставлять, рекомендовать и не рекомендовать.

При всей вроде бы согласованности системы у парткомов нередко происходят столкновения и ссоры с руководством предприятий, потому что, когда руководству нужно кого-то куда-то послать, партком может заявить: „Нет! Этот человек ненадежный!" Или просто отводит его кандидатуру в порядке наказания.

Такая огромная власть неминуемо вырождается: работники парткомов, пользуясь своей безнаказанностью, сплошь да рядом используют свою власть в целях грязной наживы. Они шантажируют людей, выжимают у них взятки, проводят всевозможные темные махинации для личного обогащения.

Вмешательство парткомов не только не улучшает, а ухудшает работу. Если партком принял решение, нельзя утверждать, что оно плохое: любое глупое решение, если оно одобрено партийным комитетом, невозможно опротестовать и никто не берется его сразу исправить. То, что это решение плохое, можно доказать только по его результатам после того, как оно уже осуществлено.

Парткомы таких крупных предприятий, как наш траловый флот, обладают особенно большой властью и подчиняются непосредственно обкому партии. Они не только вмешиваются в руководство предприятием, но занимаются буквально всем: от слежки за политическими настроениями работников до их бытовых и культурных нужд.

И вот в начале 60-х годов, когда я, работая на траулере „Курейка", приобрел себе имя, наш партком стал оказывать мне усиленное внимание. Меня то и дело стали вызывать на разговоры и собеседования.

Положение капитана в СССР таково, что он вынужден общаться с партийными органами. По существовавшим уже в то время постановлениям, капитан обязан отчитываться в своей хозяйственной деятельности перед партийными организациями как на судне, так и на флоте, а если наверху захотят, то и на партийно-хозяйственных активах всюду – вплоть до обкома партии. Таким образом, капитан оказывался причастным ко всей партийной жизни.

Тем не менее до этого времени, хотя меня и пытались втянуть в партию, мне удавалось благополучно лавировать, избегая особо близких контактов с партийными органами. Но вот как-то приглашает меня к себе на беседу секретарь нашего парткома Ефремов. Великая честь: секретарь парткома флота сам приглашает на разговор! К нему обычно и не прорваться, когда нужна помощь в каком-либо деле, скажем, чтобы получить квартиру. Приходилось записываться на прием и по месяцам очереди ждать, а тут такое внимание... Вхожу.

– Садись! Ну, как жизнь идет?

– Да в общем неплохо! – отвечаю. – С хлеба на водку перебиваемся.

– Да, ты теперь такой известный стал, газеты о тебе пишут... Слушай! А почему ты не в партии?

Пробую выкручиваться:

– Да, знаете, мне как-то еще не до этого было... не созрел...

– Не крути! Не крути! Что же это такое? Капитан – и не член партии: непорядок! Такого на флоте быть не должно! И вообще мало у нас таких осталось. Ты же знаешь, что мы уже в коммунизм вступаем? Теперешнее поколение наших людей будет жить при коммунизме!

Тогда, с легкой руки Хрущева, очень модно было так говорить, и наш секретарь парткома на каждом шагу это повторял. Произнеся это заклинание, он продолжал:

– Нет! Нет! Непорядок! Это что же такое, капитан? Предположим, на судне происходит партийное собрание, а капитан – отсутствует.

– Партийные дела – сами по себе, – говорю, – а я занимаюсь рыбной ловлей, свои обязанности знаю, знаю, что должен в хозяйственной деятельности отчитываться перед партийным собранием. Если нужно, могу и докладик прочесть...

– Это не то! Ты знаешь, что есть установки партии, которые на закрытых собраниях разбираются и должны проводиться в жизнь без громкой рекламы. А раз ты не член партии, мы тебе такого не имеем права говорить и поэтому может произойти разнобой в наших путях.

– Ничего! – успокаиваю его. – Не произойдет. Вы мне только скажите, что делать. Рыбу я буду ло-

вить, как следует. Чем больше я рыбы поймаю, тем лучше будет всем: и партии, и народу, и мне.

– Нет! Я вижу, что у тебя что-то не то в мозгах. Может быть, не хочешь? Тогда придется что-то предпринимать! Мы вот подумывали послать тебя на лучшее, на большое судно. Мы получаем новые, современные траулеры. И в общем, ты работаешь неплохо. А теперь вообще станет вопрос о твоем пребывании в капитанах.

– Почему?

– Знаешь, у нас есть члены партии, которые могут работать капитанами, и, если ты не изменишь своего отношения к партии, мы можем оказать тебе партийное недоверие!

Я знал, что это такое – партийное недоверие. Тогда вопрос будет стоять уже не только о моем капитанстве, но и о плавании вообще. Я понимал, что если они начнут прижимать, то будут жать до конца: могут и из флота выгнать, и все, что угодно, сделать.

– Ладно, – говорю, – подумаю.

Прихожу домой, советуюсь с женой.

– На меня тоже жмут, – говорит она. „Сколько же тебе можно в корреспондентах сидеть? Тебе уже пора на отдел садиться, принимать отдел писем или отдел пропаганды, а для этого надо быть в партии, чтобы подходить с партийных позиций".

Она отказывалась под предлогом, что себя к этому не готовила. „Нет, нет! Советский журналист, знаете, должен быть членом партии! У вас с супругом в этом отношении как-то плохо".

Короче говоря, мы посоветовались, и жена решает:

– Что делать? Придется вступать. Жить-то надо.

Я согласился с ней, но так и не сделал этого шага первым. Она вступила в партию на несколько меся-

цев раньше меня, когда я был в море. Ее „добровольно-принудительно" заставили написать заявление, а потом и за меня взялись. В конце концов, я тоже подал заявление.

Со временем я лучше узнал, что собой представляет этот „идеолог"-вожак, секретарь партийного комитета, принимавший меня в партию и подписавший мой партийный билет.

Кончилась деятельность Ефремова у нас весьма пикантно. Не знаю, что он натворил, но наверху приняли решение его „переизбрать". Вещь это обычная. Такие люди у нас вечно перепиливают друг другу коленки. Сняли Ефремова, и он уехал куда-то на Черное море, кажется, в Одессу.

Вдруг среди помполитов поползли слухи, и они стали требовать:

– Найти Ефремова! Вернуть его!

Что же произошло?

Согласно своей биографии, Ефремов – бывший беспризорник. Он вырос в семье, которая его приютила и воспитала вместе со своим собственным сыном, сделала членом семьи. Кстати, его сводный брат Ярошенко тоже плавал у нас в Мурманске помполитом. И вот напоследок Ефремов отблагодарил сына своих благодетелей. Он не только спал с его женой, но, уезжая, увез ее с собой. Они вместе „под метелочку" обворовали его квартиру, забрав все, вплоть до дырявых носков, не оставили даже табуретки. Братец-помполит, вернувшись из плавания, нашел в квартире лишь голые стены.

Конечно, Ефремова не вернули, дело затерли.

После Ефремова секретарем парткома у нас стал Кемеров, переброшенный к нам обкомом из флота „Мурмансельди". Заместителем у него и заведую-

щим парткабинетом парткома стал работать Витольд Бурда, ранее плававший помполитом, бывший гебист, по рассказам самих гебистов, выгнанный из КГБ за мародерство. Третьим в упряжке у них был инструктор парткома – пройдоха Дрепин.

Кемеров пил немного, но бабник был большой. Через партком проходили личные дела тех, кому открывали визы в заграничное плавание. Пользуясь этим, он и его два дружка принуждали к сожительству девиц и молодых женщин, желавших работать на флоте.

В то время как в Мурманске свирепствовал жилищный кризис, в распоряжении парткома были две тайные квартиры „для служебных целей", в которых эта троица и устраивала свои „сабантуйчики" с водкой и девицами.

Дрепин был пьяница и тоже бабник-паскудник, любил „пожить", хорошо одеться, съездить на юг.

Бурда же – жадина – был главный заводила в компании, претендовал в идеологи, и секретарь парткома, несмотря на свое высокое положение, находился у него под сапогом. Я однажды сидел в кабинете у Кемерова. Входит Бурда и плюхается задом на его письменный стол. Такое фамильярничанье с секретарем парткома у нас не шибко котируется, тем более при посторонних.

Этих взяточников, демагогов и лицемеров я узнал хорошо, мне пришлось с ними много сталкиваться. Они развивали бурную деятельность, „организовывали" провокационные материалы, фиктивные письма и, шантажируя ими людей, вымогали взятки. Предположим, фабрикуют материал, что капитан или помполит сожительствует с буфетчицей, вызывают его в партком и начинают допрашивать.

Разумеется, человек начинает нервничать, и тут они предлагают ему затереть дело.

– Мы можем устроить неофициальную встречу с представителями общественных комиссий, старыми большевиками, но им же надо выпить, а мы – люди береговые, у нас денег немного.

И те давали деньги...

Особенно ловко „обманывали" они подчиненных им помполитов. Обычно, если выбивается человек в „комиссары", его заставляют учиться, чтобы приобрести какое-нибудь образование. Да обычно человек и сам видит, что нужно подучиться, чтобы потом „по трупам, как по лестнице", вверх подниматься (в партийном аппарате они все время друг друга подсиживают). К тому же делать им в плавании нечего, времени на море у них навалом (все работают, а они – нет), и поступает человек учиться заочно в институт или в высшую партшколу.

Но экзамены-то приходится сдавать на берегу. Вот уезжает какой-нибудь помполит на сессию. Как всегда, у каждого студента-заочника имеются неполадки: или задержка, или „завалил" что-то. Времени, чтобы уложиться в междурейсовую стоянку, никогда не хватает.

И звонит он из Москвы в партком:

– Знаете, у меня тут пара „хвостов" осталась, профессор заболел. Мне надо задержаться на недельку или на десять дней...

Из парткома ему отвечает Дрепин:

– Давай! Давай! Ничего! Делай свое дело.

Тот рад, „делает дело" и возвращается. Приходит в партком:

– Здравствуйте!

— Ага! Вот он! — говорят ему. — Появился, значит? Откуда ты, милая душа?

— То есть как? Только что из Москвы, ездил сдавать экзамены.

— А пароход твой где? Ты знаешь, что он уже в море?

— Конечно, знаю! Я же спрашивал разрешение остаться!

— Да ты что? Никакого разрешения никто тебе не давал! Ты понимаешь, что судно ушло в море без помполита! Судно вынуждены были послать в рейс без политического руководителя!

(Конечно, врет, наверняка кого-то послали!)

Или начинает жаловаться, как трудно было найти человека на подмену, и стращает:

— Знаешь, что в общем-то ты потерял пароход. Мы просто не знаем, что с тобой делать! Ты — дезертир с политического фронта! Ты что, не понимаешь всей серьезности положения? Так можешь и партбилет на стол положить...

У бедного помполита сразу озноб и „небо в крапинку". Такая кормушка пропадает, а специальности никакой нет. Начинает канючить:

— Простите!

— Нет, нет! — И, как всегда, указательный палец вверх, в потолок. — Ты знаешь, там, наверху, мнение о тебе такое поганое. Несерьезный ты человек! Нет! Не можешь ты выполнять роль партийного руководителя!

— Братцы! — кричит загнанный в угол помпа. — Да вы же помогите! Ведь мы — свои люди!

— Да, конечно, мы-то свои, но ты знаешь, как трудно, когда наверху такое отношение. — И опять палец вверх, потому что в Советском Союзе создали

такое положение: стоит только пальцем вверх показать, и уже не полагается спрашивать, кто и что сказал. Где-то там наверху у кого-то имеется мнение – и все.

Запугав помполита как следует, партийный руководитель смягчается:

– В общем, знаешь, парень ты, конечно, неплохой! – говорят ему в парткоме Дрепин и Бурда. – Хотелось бы тебе помочь, но черт его знает, это же надо подготовить почву, утрясти, вечеринку устроить... и пригласить того самого человека, который наверху... Но это же надо организовать...

– Так сколько... ребята? – покорно спрашивает перепуганный помполит.

– Да не знаю... Давай там рубликов 200–300...

– Конечно, ребята! Какие могут быть разговоры. Я дам...

И дает.

Меня тоже „обжимали": дважды пришлось давать взятки. Один раз по возвращении из плавания стали угрожать, что пароход потеряю, и я, поняв, что надо откупаться, выложил двести пятьдесят рублей Дрепину. Через некоторое время они снова начали меня обрабатывать. Тогда я увидел, что этому конца не будет, пришел к Бурде в парткабинет, нагло уселся к нему на стол, бросил две сотни и сказал:

– На!

Он сначала попробовал позу принять, но потом заерзал:

– Ну что ты! Что ты! Не надо же так давать! Не так понимаешь, надо же потихоньку...

– А мне наплевать! – говорю.

А сколько раз они приходили ко мне в каюту – то выпить, то рыбы копченой набрать.

Долго и безнаказанно они так бесчинствовали. Язык у всех троих был подвешен хорошо, и они оформляли свои грязные делишки с отвратительными демагогией и фарисейством.

Например, прихожу к Дрепину в партком уплатить членские взносы на следующий день после того, как он взял у меня на пароходе взятку в 250 рублей. С меня причиталась довольно большая сумма за 5–6 месяцев рейса. Он подсчитал, и получилось, что мне надо было получить 20 копеек сдачи. Дрепин зашуровал в столе в поисках мелочи.

– Да брось, – говорю, – зачем ты эту мелочь ищешь!

Вдруг он поднимается и вещает важно:

– Вы что, партии подачку хотите дать? Партия не нищая! Она в подачках не нуждается!

В 1968 году я перевелся в Ригу и потерял эту банду из поля зрения.

А в 1970 году, когда я плавал на сухогрузке „Роя", вдруг у меня на судне появляется подполковник КГБ в форме.

– Я приехал из Мурманска, мне надо с вами поговорить.

– В чем дело? – спрашиваю.

– Вы знаете, нами разоблачена шайка воров и взяточников...

– А я тут при чем?

– Ваша фамилия в числе тех, кого они „обжимали" или пытались „обжать".

Приглашаю его в каюту. Выставляю заграничные бутылочки. Он отказывается:

– Нет, вы знаете, не могу! Я все-таки при исполнении служебных обязанностей.

– Да бросьте! – говорю. – Какое там исполнение.

Чекист сдался: захотелось попробовать заграничного. „Принял" он в общей сложности граммов 300 виски, у него „захорошело", развязался язык, и он стал болтать, называл имена секретаря парткома Кемерова, завпарткабинетом Бурды и инструктора парткома Дрепина.

„Ага, – думаю, – поганые морды, попались-таки!"

Оказывается, они перешли все границы и стали, как говорят, „брать не по чину". Втянули в свои махинации одного старика-капитана, который еще не вышел на пенсию, но уже не плавал, а ремонтировал одну из плавбаз в Севастополе. Не знаю, чем они его „обжали" и вынудили вписать в ведомости на зарплату экипажа и ремонтных рабочих „мертвых душ". Так они присваивали завышенные фонды заработной платы. Кроме того, с этой плавбазы распродавались запчасти. В общем хищений насчитали на сумму около 170 тысяч рублей.

По словам подвыпившего подполковника, дело это было не из ряда вон выходящее, и его не предали бы огласке, если бы эта компания делилась барышами с другим партийным начальством.

Но Бурда и его дружки пожадничали и помимо крох, перепавших капитану плавбазы и старпому, подделывавшему подписи в ведомости, разделили украденные деньги только между собой и оформлявшим документы юрисконсультом.

Пока Кемеров и его дружки были в силе, комиссары Мурманского тралового флота молча переносили поборы, а когда всплыло севастопольское дело, они вцепились в них зубами. В числе прочих назвали и мое имя: „Мы знаем, мол, что члены партко-

ма „обжимали" капитана Лысенко, и даже у него им удавалось вымогать взятки".

Когда мое имя всплыло при разбирательстве, первый секретарь Мурманского обкома партии Денисов сказал:

– Они начинают сейчас сваливать вину друг на друга, и им полностью верить нельзя. Зато я знаю Лысенко, который скажет правду. Вот найдите мне его, пусть он напишет, и тогда мы от них избавимся.

– И вот, – говорит подполковник КГБ, – послали меня за вашими свидетельскими показаниями.

„Э, нет! – думаю. – У вас сегодня так, а завтра иначе! Пошли вы к чертовой матери! Сегодня вызовут свидетелем, а завтра станешь обвиняемым: зачем давал? Ведь по советским законам одинаково судят и тех, кто выжимает, и тех, кто дает взятки".

Я отказался давать показания.

Но этим дело не кончилось. Получаю вызов Мурманской областной прокуратуры приехать в Мурманск для дачи показаний, причем обещают оплатить все расходы (и действительно – оплатили).

Приехал в Мурманск. Помещают меня в Доме отдыха моряков, дают отдельную комнату. Раньше этого не удавалось добиться ни для кого из моих моряков.

Приглашает меня к себе прокурор области:

– Давай! Рассказывай! Нам известно, что ты о них много знаешь.

Но я уперся. Намекнул только, что не хочу в этой грязи участвовать, тем более что я, наконец, отвязался от Мурманска и уехал.

Тогда он потащил меня ко второму секретарю обкома. Шапкина уже не было, а этот пост занимал некто Лысый Юрий Алексеевич.

Тот уговаривал меня:

– Чего ты молчишь? Знаешь ведь, что они такие безобразники! Почему же ты их покрываешь? Давай, помоги? Мы их расколем!

Но я и тут уперся:

– Не хочу участвовать в этом деле! Вы и без меня их расколете.

– Но ты же знал, что они такие!

– Да, я знал, – говорю. – Но у нас много таких!

– Откуда ты знаешь?

– На флоте все говорят, что их главный коммунистический лозунг: „Рука берущего да не отсохнет, а рука дающего да не оскудеет".

– А ты конкретно.

– Конкретно – я ничего не знаю.

– От тебя брали взятки?

– Нет! Я ничего не давал!

Меня в конце концов оставили в покое.

Из слов секретаря обкома и рассказов запьяневшего чекиста, который посетил меня в Риге, я выяснил, что Бурда не только был главарем этой грабительской шайки, но и имел политические амбиции (это, может быть, и было то, от чего они всполошились).

У него, оказывается, в московском ГБ остались старые связи, и он писал в Москву своим друзьям „клеветоны", расчищая себе путь на верхи партии или обратно в КГБ, стараясь убрать всех, кто о нем что-либо знал или ему мешал. Вот мурманские обкомовцы и гебисты, в борьбе за собственные места, стали собирать на Бурду и его друзей компрометирующий материал, подбирать заслуживающих доверия свидетелей, возбудили следствие, и „компаш-

ка" парткома Мурманского тралового флота проиграла войну.

Партком разогнали, Кемерова „переизбрали", Дрепина и Бурду, как потом выяснилось, посадили в тюрьму, а Кемеров вывернулся и плавал потом помполитом в морфлоте.

Вот один из примеров того, что твориться за кулисами партии и КГБ.

ПОМПОЛИТЫ

Институт так называемых помполитов – заместителей капитанов по политической части – буквально бич, бедствие для наших моряков. Эти официальные, полагающиеся по штату надсмотрщики-соглядатаи имеют ранг 1-го помощника капитана, по зарплате приравниваются к старпому, а по положению – неизмеримо выше его.

На торговом флоте моряки присвоили им обидную кличку „помпа" (то есть насос), подразумевая этим, что они, занимаясь идеологической обработкой людей, „качают" пропагандный „самогон". На рыболовных флотах их с презрительным оттенком зовут „комиссарами", а иногда – „инвалидами".

Помимо политического воспитания моряков, в обязанности помполита входит слежка за поведением и политическими настроениями команды, за соблюдением капитанами, судовым комсоставом и рядовым составом всевозможных инструкций, за выполнением ими их обязанностей. О всех нарушениях помполит, по долгу службы, обязан доносить открыто в партком флота или пароходства, которому он официально подчинен, и тайно – водному отделу КГБ в так называемых политдонесениях. Он может наложить вето на действия капитана. Все это дает ему громадную, фактически неограниченную власть над командой. Нередко помполита боится сам капитан.

За редким исключением помполиты – не моряки. Не понимая моря, не чувствуя ответственности

за безопасность судна и жизнь команды, они стараются и на море пропихнуть свои партийные, „береговые" идеи. А между тем наш устав торгового флота написан по типу английского, потому что море вырабатывает свои законы и морской устав не может их не учитывать. Его не могут выдумать ленины, сталины и брежневы на базе партийных предписаний. Море требует твердых правил, положений и особенно единоначалия.

Обычно помполит, если он не полный идиот, понимает, что у моряков, плавающих за границу, есть тоже мозги, и им бесполезно долбить явную ложь – они эту жизнь видят. Поэтому помполиты чаще всего делают основной упор на истерический патриотизм, запугивания, провокационные выпады в надежде, что человек проболтается в пылу спора.

Помполиты всюду суют свой нос, позволяют себе даже в присутствии других членов команды кричать на капитанов, любят подчеркивать, что поставлены „партией". Частенько доходит до скандалов. Очень редко можно видеть, чтобы капитан с помполитом уживались. Их отношения обычно выливаются во взаимные шпионаж и подсиживание. Все моряки без исключения считают помполитов балластом и паразитической присоской на теле флота. Помполит наиболее презираемая фигура на судне, предмет насмешек и издевательства моряков, кроме всего прочего еще и потому, что, как правило, образовательный и культурный уровень помполитов очень низок.

За всю мою 33-летнюю морскую карьеру в Советском Союзе мне попался лишь один приличный помполит – Грабек Владимир Антонович в Мурманске, ныне покойный. С этим пожилым человеком, ста-

рым партийцем и идеалистом, мы много беседовали наедине. Он понимал свое положение, сильно страдал от этого и спрашивал меня:

– Что мне делать, Кириллыч? Открывать людям глаза? Так они и без меня у них открылись.

Он считал, что его долг – чем может, помогать людям, а не мешать им и не преследовать их. Он умел молчать, умел выкручиваться и выгораживать людей – за это был на плохом счету у своего начальства.

Неоднократно Владимир Антонович с горечью говорил мне:

– Кириллыч! Что мы творим! Не дожить бы мне до того времени, когда этот самый рабочий класс, над которым мы издеваемся, возьмет и нам с тобой головы поотворачивает...

Но такой помполит за всю жизнь мне встретился один, и я уверен, что большинству моряков такие вовсе не попадались,

Отдавая должное моральной устойчивости нашего народа, надо сказать, что партийным органам трудно найти людей, готовых выполнять роль штатных доносчиков. Хотя пост помполита – весьма выгодная материально „кормушка" и дает возможность бездельничать, так как на судне помполит не имеет никаких обязанностей, в помполиты шли обычно лишь случайные люди с низкой квалификацией или вообще не имеющие специального образования: неудачники, демобилизованные офицеры, не успевшие приобрести гражданской специальности, проштрафившиеся на берегу партийные работники и т. д.

Так, у меня на судне одно время помполитом работал бывший секретарь сельского райкома партии.

Как-то по пьянке он проболтался, что после долгой партийной работы на селе, бросил секретарствовать потому, что почувствовал, каким бессовестным надо быть на этой работе, и предпочел удрать на море. Это был трусоватый дядька, но не из самых плохих помполитов.

С некоторого времени партийные органы, надеясь как-то поднять вконец скомпрометированный авторитет этой должности, пытаются назначать помполитами людей, имеющих морское образование. Это им с трудом удается: в помполиты соглашаются идти худшие из моряков – циники и аморальные люди, не сумевшие выслужиться по своей основной специальности.

Об этих „представителях рода нечеловеческого" можно рассказывать до бесконечности. Нередко рассказы эти звучат, как анекдоты, тем не менее они обычно – чистейшая правда. Особенно у нас, в Мурманском траловом флоте, средний уровень „комиссаров" был до смешного низок.

Партком флота мне всегда уделял самое трогательное внимание и посылал ко мне на судно самых ретивых помполитов, потому что все знали, что с „комиссариками" этими я сживался довольно погано, „зубатиться" со мной им было довольно трудно. К тому же, как все дармоеды, они, иногда впадая в крайности, допускали нарушения и давали возможность себя на чем-то „усечь": то ли на пьянстве, то ли на мелком воровстве.

Бывает, помполит, воспитывая моряков, проповедует трезвость, а сам к отходу появляется вдрызг пьяный или, приобретая для судна библиотеку, положит часть денег, выделенных на культурные нужды, в карман, ну, а я начеку и сразу докладываю на-

чальству: „Не годится, мол, первый помощник! Подрывает дисциплину на судне!..” И партком вынужден его убрать.

А помполита Новикова (прислали к нам однажды такое животное), непробиваемого партийного ортодокса-гадину с пятью классами образования (да и то сомнительно, были ли они у него), мне даже удалось вообще с флота прогнать.

Направили меня как-то в Мурманске принимать пароход у капитана Воронина – старика-северянина (с каким-то маленьким образованьицем, курсовым, кажется), а он мне при приемке жалуется:

– Все! Все! Не могу больше! Не могу... Нервы совсем не выдерживают! Комиссар заел.

– В чем дело? – спрашиваю. – Ведь это же никуда не годится!

Но старик был так запуган, что боялся даже рассказывать. И действительно, бросил плавать, стал работать наблюдающим за причалами.

„Ну, – думаю, – что же это за комиссар?”

Смотрю: фигура обрюзгшая, низкий лоб, массивные челюсти, жевать хорошо приспособленные, расхлябанный такой дядька...

В первый день, пока суд да дело, знакомство с экипажем, мне не до него было. Вышли в море. Идем на северо-запад. Проходим вдоль берегов Норвегии. Я стою в штурманской рубке у карты. Вдруг появляется фигура и говорит:

– Что-то, мне кажется, близковато мы идем к берегам Норвегии... А ну-ка...

Тут я прямо рот раскрыл от удивления: на моих глазах он отталкивает рулевого матроса от штурвала и начинает его крутить – „перекладывать”.

Я тогда еще молод был, не сдержался. Бить его, правда, не бил, но схватил за шиворот и выбросил за дверь, предупредив:

– Пока я на мостике, чтобы духу твоего тут не было!

Потом он пришел ко мне в каюту объясняться:

– Понимаешь... Ты нехорошо со мной поступил!

Я ему в ответ:

– А ты понимаешь, что делать то, что ты сделал, – нельзя!

Он начал старую пластинку крутить:

– Я представляю партию! Меня сюда партия прислала!

– Ну, а я откуда, с неба, что ли, свалился?

Однако я попытался загладить конфликт, зная, что он обязательно на меня „накапает", начнутся разбирательства и неприятности. Видя, что это человек туповатый, начал ему объяснять:

– Ты понимаешь, что так делать нельзя? На море должен сохраняться принцип единоначалия, и надо, чтобы кто-то один командовал судном. Я скажу: право на борт, ты скажешь: лево на борт. Люди не будут знать, что им делать и кого слушаться, растеряются, и мы все погибнем.

Он пытался спорить, но я его понемножку вроде утихомирил.

В рейсе узнаю, что мой помполит – бывший майор Советской армии, вероятно, выдвинутый из сверхсрочников в годы войны, когда в армии не хватало офицеров. Командовал строительным батальоном, строившим линии электропередач. По его рассказам, в последние годы войны он работал где-то около Мурманска. Грамота у него сильно хромала, писал он просто безобразно.

Вот пример его собеседований с командой. Сидим мы в так назваемом „Ленуголке" – в столовой команды. Штормит.

Новиков был страшный обжора, особенно по части бесплатной рыбы. И тут он наелся рыбы, отрыгнул и начал наставлять моряков:

– Вы, молодежь, пьянствуете. А это не дело! Вот я вспоминаю, когда демобилизовался здесь, в Мурманске, и что же вы думаете? Я сразу поехал к себе до загодя построенной хатки. И не на чем-нибудь, а на собственном „студебеккере"...

– Да что ты! – не верят ему моряки. – Что ты треплешься! Какой „студебеккер"?

– Ага! Вот вы не знаете. В то время можно было так делать. „Студебеккер"-то списанный. А почему я поехал домой из армии на „студебеккере"? (Конечно, потом мне его пришлось отдать.) Потому что на „студебеккере"-то бочечки стояли. А в бочечках – засоленное мясцо и сальце. Приехав в свое гнездо с бочечками, мне не страшно было. Я думал о жизни! Вы же теперича, понимаете, с моря приходите и, вместо того чтобы денег на костюм накопить и костюм купить, выпиваете. И вот в лавочке покупаете продукты, вместо того чтобы рыбу есть... – Он еще раз смачно отрыгнул и продолжал: – Вот вы смеетесь надо мной, что я рыбу ем. А если бы вы сами ее ели, то сэкономить бы могли. Я вам говорю: можно ведь сэкономить-то! Я вот когда демобилизовался и подъехал домой с бочечками, у меня на две зимы хватило солененького мясца и сальца.

Тут ко мне наклонился кто-то из молодых морячков, сидевших рядом, и спрашивает:

– Товарищ капитан! Интересно, откуда у него

взялись мясцо и сальце? Если он не врет, поди, солдатики своих порций недоедали и ему от обжорства выделяли остатки?

Как я и опасался, по возвращении из рейса Новиков все-таки накапал на меня в парткоме, и нас вытащили на разбор. Он заранее хорошо подготовил почву, а мне ничего не сказал, пытаясь сыграть на неожиданности. Заходит ко мне в каюту минут за 20 до „проработки" и, переходя на „вы", предупреждает:

– Вы знаете, Кириллыч, нас вызывают в партком.

– В чем дело? – спрашиваю. – По какому случаю?

Он закрутился:

– Да вообще... так вызывают.

Я сразу понял, в чем дело:

– Ты, что ли, устроил?

Как потом мне передали, он хотел добиться, чтобы меня выгнали из капитанов. Но, на мое счастье, на этот раз в парткоме разобрались.

Тем не менее жалоба помполита – солидное основание для снятия с должности. Он написал, что со мной невозможно работать, что я срываю массово-политические мероприятия и тому подобные вещи. Присутствовали члены парткома, инструкторы и инспекторы, а также редактор нашей флотской многотиражной газеты. Решения заранее не приняли: сидят и смотрят, куда будет клониться чаша весов. К счастью, тон задавал редактор газеты. Он сразу увидел, что Новиков – абсолютный дуб, которого даже в помполитах держать нельзя. Редактор спрашивает, протягивая ему его рапорт:

– Слушайте, это вы написали? Вы своей рукой писали эту бумагу?

Новиков заерзал:

– Да! Да! Я писал... Знаете, так качало тогда...

Редактор усмехнулся:

– Что качало, это ничего! Это касается почерка! Но посмотрите, тут в двух фразах я насчитал 14 ошибок! Не говоря уже о стиле письма. Вы же совершенно неграмотный человек!

Тут и остальные за него ухватились. Смотрю, инспекторы по карманам полезли. У них во всех карманах записные книжки. Стали они эти книжечки доставать, и посыпались вопросы:

– Почему вы не учитесь?

– А почему вы тогда-то напились?

Потом призвали к ответу меня, и я сказал:

– Посмотрите только, что он за пропаганду ведет! Что это за политико-массовая работа у него? Что он людям внушает! Он им внушает, что надо быть скупым, учит, как грабить государство...

Чувствую, что в точку попал и продолжаю на него наседать. Потом редактор его спрашивает:

– А какие труды марксизма-ленинизма вы сейчас самостоятельно изучаете?

Новиков начал выкручиваться:

– Знаете, я... я пока еще не получил указаний...

Следующий вопрос мне летит:

– А что вы сейчас изучаете?

Я как раз недавно в „Правде" что-то про Мао Цзэдуна прочел (он в то время у нас еще не был запрещен). Отвечаю:

– Я в настоящее время прорабатываю 4-й том произведений товарища Мао Цзэдуна – „Пусть цветут 100 цветов"...

В зале задвигались:

— Во! Вот видите, капитан знает! Это похвально! А вы?

Я, конечно, тоже не очень-то знал. Случайно мне повезло. Но газеты читал, хотя и не для этой цели.

Потом нам вопросы стали задавать поочередно: один ему, один мне. Спрашивают его:

— Что сейчас происходит на Кубе?

Он мямлит:

— Я еще на семинаре не был, и мне там не объяснили...

— Но вы же газеты читаете? Радио слушаете?

— Знаете, я боюсь отвечать по газетам и радио... Я только когда на семинаре помполитов побываю и себе в тетрадочку запишу, что мени там расскажут, после этого людям рассказываю...

Спрашивают меня:

— Скажите вы, что там происходит?

Рассказываю о бегстве Батисты и вступлении Кастро в Гавану.

— Вот видите, — говорят, — капитан знает, а вы не знаете! Как же так?

В общем, чаша весов начала перевешивать в мою сторону. Думаю: „Надо свою шкуру спасать и добивать помполита".

Рассказал, что он груб и неумен, описал, как он оттолкнул рулевого и крутил штурвал.

Тут уж даже парткомовцы возмутились:

— Как так?!

— Да вот так! — говорю. — Он и капитана Воронина довел до того, что тот плавать бросил.

Тут меня выслали с заседания парткома, а его начали разбирать.

Так я благополучно ноги унес, а его убрали с флота. Конечно, по-тихому: я ушел в море, а его

вызвали и сказали, что „не подготовлен", „низкий уровень образования" и пр.

Чтобы закончить портрет помполита Новикова, расскажу о последней встрече с ним. Прошли месяцы. Как-то иду по улице и вижу – навстречу приближается знакомая фигура.

Казалось бы, мы куда какие враги: колени друг другу перепиливали, как говорят в Мурманске, да к тому же я его победил в драке...

Однако „фигура" подваливает ко мне, вовсю улыбается и чуть ли не в объятия лезет:

– Кириллыч! Здравствуй! Как дела?

– Ну, здравствуй!

– Слушай, слушай! Как живешь-то?

– Как жил, так и живу, как работал, так и работаю.

– А ты знаешь, меня-то из помполитов выгнали! И хорошо сделали...

– Что такое!

– Ты знаешь, где я сейчас работаю? Я же все-таки номенклатурный! – кричит. – Номенклатурный! Меня же совсем выгнать не могут... Ты знаешь, куда меня выслали? Меня послали заведовать мурманским дровяным складом!

– Поистине повезло! – говорю.

А он продолжает, захлебываясь:

– Сейчас у меня тут жизнь! Это же золотое дно! Мне больше плавать не нужно!

И он был прав. Известно, что такое в Мурманске дровяной или угольный склад. Сейчас все-таки построили какое-то количество новых зданий с центральным отоплением, а тогда все дома были деревянные, отопление – печное. Можно себе представить, что тогда стоило „выписать" ордер на топливо,

получить дрова или уголь. Поэтому у всех, кто в этом деле работал, к рукам прилипало невероятное количество денег. Наш Новиков стал, наверняка, миллионером, строит дома, покупает машины. Да, эта „шапочка" по нему была – по такому „комиссару" и „партийному руководителю".

Был у меня также помполит Осипов – „боевой танкист" и бездумный пьяница. Идем как-то рейсом к берегам Америки. Он приходит ко мне и начинает:

– Знаешь, сейчас радиотехника-то развита! У команды этих всяких приемничков маленьких, переносных развелось много. Надо бы приказать, чтобы сдали, чтобы немедленно сдали! Нечего приемники иметь!

– Почему это? – спрашиваю.

– Так слушают, понимаешь, гады! Слушают, гады, „Голос Америки"!

Что я мог ему возразить?

„Ладно, – думаю, – я тебе еще покажу гадов!"

В следующий рейс он пришел на судно перед самым отходом пьяный в дым, разделся до пояса, спустился в кочегарку и стал учить кочегаров, как надо „шуровать" в топках. Я тут же написал рапорт в партком, и его тоже убрали с моего судна.

А вот еще один случай. Как-то весной 1963 года вызывает меня к себе главный капитан флота и совершенно неожиданно направляет на БМРТ № 401 „Куприн".

– Срочно принимай дела у капитана этого БМРТ – Богомолова.

Я поинтересовался:

– Почему?

Главный капитан с таинственной важностью, как

это у нас часто, очень часто бывает, ткнул указательным пальцем в потолок:

– Решение больших людей!

Такое объяснение считается у нас исчерпывающим, больше вопросов задавать не полагается, и я отправился принимать судно.

В капитанской каюте вижу такую сценку: сам Богомолов сидит на диване в углу, за столом восседает какой-то дядя, необычно для Мурманска шикарно одетый, рядом стоят два майора из Водного отдела КГБ, курировавшие наш флот, которых я знал в лицо, и тут же „первый помощник" Богомолова по фамилии Ненахов, получивший от моряков кличку „Не на х..".

Увидев „мальчиков" из КГБ, я понял, что капитан Богомолов „горит синим огнем". Да это и по его кислому лицу было видно.

Я извинился и хотел дать задний ход, но модный дядя спросил:

– Вы кто такой?

– Так и так, – говорю. – Я новый капитан. Пришел принимать судно.

– А! – говорит, эта важная птица! – Тогда садитесь, вам полезно будет послушать.

Проходя мимо одного из майоров по фамилии Шуба к дивану, спрашиваю его глазами:

– Кто это?

– Наш шеф, полковник... – шепнул Шуба.

Я сел.

Полковник продолжал прерванный моим вторжением разговор:

– Я хочу, капитан Богомолов, чтобы вы сейчас мне повторили также и ваше высказывание по поводу нашего колхозного строя! Скажите ваше мне-

ние на этот счет, которое вы в море высказали...

„О! – думаю. – Здесь опасный преферанс собирается. Надо держать карты „к орденам". А еще лучше срываться, пока и моего мнения не спросили. Иначе придется искать флоту третьего капитана на „Куприна".

Я сделал озабоченное лицо и вмешался:

– Судя по всему, – говорю, – у вас тут будет длинный разговор, а у меня нет времени... надо судно обойти, обнюхать, с людьми познакомиться, поговорить.

Полковник эдак понимающе глянул на меня, даже улыбнулся слегка и милостиво кивнул.

Я выскочил из каюты и стал лазить по судну. С час, наверное, шатался по палубе, пока гости в сопровождении Ненахова не вышли из капитанской каюты. Когда они проходили по трапу, я услышал, как полковник говорит помполиту:

– Я буду завтра на заседании парткома, и вы там тоже можете изложить содержание вашего политдонесения мне, только я на вашем месте не стал бы упоминать о подслушивании у дверей капитанской каюты и о подглядывании, как он там буфетчицу... употребляет...

Улавливаю, что последнее он произнес как-то брезгливо. А Ненахов извивался вокруг него и бубнил:

– Да! Да! Конечно! Вы правы. Не стоит об этом говорить...

„Ух! – думаю. – Гад! Не стоит об этом говорить! Доносить не надо было! И мне с таким плавать..."

Богомолова я застал в каюте, спрашиваю:

– Чего вы с генсеком не поделили? Буфетчицу, что ли?

– Да нет! – говорит. – Что ты! Ничего такого не было! Просто я бдительность потерял. А этот паскудник-комиссар и слова мне поперек никогда не сказал. Такой предупредительный: все улыбочки, все „Да" и „Так точно!"

Я понимал Богомолова. Трудно на судне в длинном рейсе жить капитану одиноким волком. На всякие темы охота поговорить, хочется верить людям. К тому же работа капитана – это не работа дипломата. Сам характер работы на море не способствует выработке особых дипломатических качеств. Чтобы команда относилась с уважением и признавала вас за настоящего капитана, нужно говорить, что думаешь, близко к правде, а еще лучше – правду, потому что моряки, они, как дети, с ходу улавливают фальшь.

Не мог не знать этого и Богомолов – уже немолодой человек лет 50, фронтовик, с орденами. В парткоме он был не в чести. После демобилизации Богомолов проплавал рейс или два помполитом, а потом отказался от этой должности и пошел учиться на курсы штурманов. В парткоме, конечно, взяли такое дело на карандаш.

Я осторожно передал Богомолову услышанный мною на палубе разговор между гебистом и комиссаром.

– Да знаю! – отмахнулся он. – Будут меня из партии выметать...

Забегая вперед, скажу, что его не посадили, а только понизили в должности и послали штурманом на малый траулер. По-моему, он даже в партии остался, ему лишь „строгача" всунули. Думаю, что я ему немножко помог. Вот как было дело.

Этого „комиссарика" я „очень полюбил" и решил навести его на мину его же методом.

„В море, – думаю, – всегда случай подходящий подыщется". Однако Ненахов, как видно, очень уж невезучий человек был, так как случай подвернулся еще до ухода в рейс.

Со мной он вел себя так же подобострастно, как и с Богомоловым: руки по швам, лебезит, спрашивает мое мнение. На все:

– Разрешите? Так точно! Будет сделано!

Как-то стучится в каюту и подсовывает счет из магазина на сумму около двух тысяч рублей.

– Подпишите...

– Что это? – спрашиваю.

– Книги... редкие книги! У меня, понимаете, жена в книжном магазинчике работает. Вот через нее я редкие книжки и достаю.

„Ну, – думаю, – посмотрим, комиссар, что за книги..."

Пошли смотреть, а там у него в каюте два здоровенных ящика фанерных. В них не пропагандная дешевка, какой нас обычно снабжает флотский партком, а настоящие книги, да какие: Тургенев и другие русские классики, а также Шекспир, Марк Твен, Голсуорси, Жорж Санд в прекрасной обложке издательства Академии наук.

„На это, – думаю, – денег не жалко. Тут все честно". Я счет подписал. А потом мы разговорились со стармехом, и случайно выяснилось, что Ненахов еще в предыдущем рейсе трепанулся команде о своей жене, работающей в книжном магазине. Команда на него нажала и уговорила раздобыть через нее хорошие книжки для судовой библиотеки, причем сразу пустили шапку по кругу, собрали деньги на по-

купку отдали ему. Он же эти деньги сунул в собственный карман, а книги, с моей помощью, провел за государственный счет из капитанского фонда.

„Ах ты, собака, – думаю, – вот тебе и твоя мина!"

И я тут же отплатил ему за капитана Богомолова: доложил об этой проделке в партком, и его, голубчика, на другой же день с парохода сдернули. А я – беспрецедентный случай в нашем флоте – получил загранрейс без помполита. Правда, потом в море дослали такого безобидного, которому лишь бы чарочку „на ша́ру" потянуть.

Ненахов, в общем, отделался дешево. Украденные деньги его, конечно, заставили вернуть – нельзя иначе, раз уж погорел. Однако стукачей за подобные мелочи „свои ребята" от кормушки не оттирают. Такие штучки у них нормальными считаются. Он даже через несколько месяцев какую-то медальку „за труды" получил. Но дело Богомолова пришлось затушевать, так как не с руки им было раздувать показания свидетеля, только что попавшегося на воровстве. С тех пор пошла обо мне среди комиссаров недобрая слава: кушает, мол, нашего брата этот капитан... Некоторые со мной плавать отказывались. А Бурда, пролезший впоследствии в руководство парткома, когда ему предложили идти на мое судно, прямо в моем присутствии заявил:

– К нему? Да никогда! Я еще жить хочу! Это же чума для нас.

– При чем тут я! – возражаю. – Вы зачем законы нарушаете?

Но, в общем, комиссары были по-своему правы, так как тогда уже я по крайней мере двух из них „скушал", и все знали, что я их не перевариваю.

Конечно, я был не один такой на траловом флоте. В Мурманске были у меня друзья единомышленники: капитаны, механики, штурманы. Мы знали друг друга по многу лет, не одну бочку вместе выпили, понимали все с полуслова. В их числе и старые капитаны, ныне покойные Романов и Корехов, о которых я уже говорил. Фамилий живых, понятно, называть не могу.

Мы действовали так, как я здесь описал. Встречаясь, договаривались, что будем бороться с особо вредными личностями их же оружием. Если попадался нам под руку какой-нибудь большой негодяй, помполит-стукач, закладывавший людей, то мы составляли программу действий, создавали ему невыносимую атмосферу. Само собой разумеется, на такое дело капитанов организовать нелегко, даже двух-трех человек, друг друга хорошо знавших.

Мы как-то подсчитывали, во сколько обходятся эти нахлебники-помполиты. Помполит с БМРТ, вместе с премиями, доплатами по поясным коэффициентам, получает иногда до 450 рублей в месяц. Если эту сумму помножить на триста судов одного только Мурманского тралового флота, то уже получится изрядная цифра. А вся советская рыбная промышленность насчитывает 19 тысяч траулеров и плавучих рыбозаводов, на каждом из них – помполит. Да еще 30% в резерве, для подмены и прочего. Примерно 25 000 помполитов, бездельничающих только в рыбной промышленности (не считая освобожденного от работы партийного аппарата), получают в среднем 300 рублей в месяц и стоят ежегодно круглую сумму в 80 миллионов рублей. А ведь не меньшее их количество еще и в торговом флоте тоже сильно выросшем за последние годы.

ВИЗИТЫ ВОЖДЕЙ

В шестидесятые годы Мурманск посетили главные виновники наших невзгод.

В 1962 году к нам пожаловал „Железный Шурик" – А. Н. Шелепин, занимавший тогда пост секретаря ЦК КПСС и рвавшийся в наследники Хрущеву. К приезду Шелепина город подчистили и украсили. Его провезли, конечно, только по центру. Однако кто-то ему шепнул, скорее всего, его опора–гебешники, что в городе царят хулиганство и пьянство.

Вечером в областном Доме культуры собрали партийно-хозяйственный актив. Выступал Шелепин. Я сидел в президиуме, хорошо его видел и понял, почему у него в стране репутация страшного человека.

Обычно вожди сначала отдают дань „заботе о людях", начиная выступления с призывов строить побольше жилых домов, развивать культуру, создавать людям хорошие условия жизни, думать о молодежи. „Железный Шурик" сразу перешел к делу. Застучав кулаком по трибуне, он заорал:

– Я узнал, что у вас в городе безобразия творятся! Хулиганство! Пьянство! Пивнушек много! Пивнушки – позакрывать! Убрать их немедленно с улиц! А с народом построже, построже надо! Народ кулак любит!

Лицо у него стало жесткое, глаза налились кровью, уголки рта опустились, а он все колотил кулаком по кафедре и кричал: „Кулак народ любит! Кулак! Кулак! Дисциплину!"

Можно себе представить, какой разгул начался после его отъезда. Милиция зверствовала как никогда, избивала людей.

Выйдет морячок с парохода, выпьет пару стопок. Человек усталый – после трудного рейса. Его разморит, и он идет, покачиваясь.

Подлетают на мотоцикле, хватают, крутят руки, кидают в коляску мотоцикла или в „воронок". Человек, чуть выпивший, не шумит, не дерется. Все равно: арестовывают, волокут, „прячут". Многих тогда буквально ни за что, в порядке „кампании", попрятали по тюрьмам и лагерям.

Будочки-пивнушки, стоявшие у нас на улицах, поломали. В ресторанах ввели ограничительные законы: не больше 150 граммов водки на человека. Конечно, это не помогло. Кто у нас в ресторан пойдет из-за 150 граммов? Закон вошел в конфликт с интересами торговли, так как им надо план выполнять „по обороту", а план у нас торговая сеть может выполнить только за счет водки, потому что товаров-то нет. Поэтому водку все равно продавали на полный ход.

Потом кампания прошла, и все опять вошло в старую колею. Просто пить стали по подворотням.

В мае 1963 года нас почтил визитом сам „дорогой Никита Сергеевич". Мне выпала „честь" в числе областного актива встречать его и сопровождать.

Когда он вышел из вагона спецпоезда, за ним справа и слева метрах в полутора неотступно следовали два полковника КГБ в форменных шинелях с погонами и в фуражках с голубыми околышами – его главные телохранители. Одного, совершенно седого, я хорошо запомнил и потом всегда узнавал на

фотографиях вместе с Хрущевым. Кроме того, первого секретаря окружала толпа „мальчиков" в штатском, одетых так, чтобы вписываться в окружающую публику. Бегая, они создавали в ней некоторую суматоху.

Хрущев стал говорить и, как обычно, похвастался, что работает по ночам, что останавливался по дороге где-то в 5 часов утра и беседовал с инженерами на металлургическом комбинате.

Сначала Хрущева повезли в порт. Мне тоже было выделено место в одной из машин сопровождения. Проехали ворота порта, вождь вылез и начал осмотр. Вокруг суета, толпится народ. Мне тогда нечего было подходить близко, так как в порту говорить с вождем была не моя очередь.

Хрущева подобострастно опекали первый и второй секретари обкома:

– Осторожненько, Никита Сергеевич! Не поскользнитесь – здесь может быть скользко, Никита Сергеевич!

– Ничего! Ничего! – отмахнулся от них Никита – У меня резиновые подошвы – наши, советские! „Скороход"!

В порту согнали народ – надо же „дорогого товарища" встретить. Встречающих, конечно, огородили веревками. На палубы судов вывели моряков. Среди них мой наметанный глаз нащупал фигуры известных мне „попечителей" из Водного отдела КГБ.

Все было, разумеется, заранее отрепетировано. Хрущева водили по причалам, заводили в цеха рыбокомбината. Из цехов, как обычно в подобных случаях, почти всех рабочих повыгоняли, оставив процентов десять „самых надежных", на передний план выдвинули симпатичных девушек. Показывали

различные виды продукции, предлагали попробовать, что Хрущев дважды и сделал: попробовал пельмени и еще что-то. Потом осматривали пароходы.

Показухи, само собой разумеется, было много. Тут я увидел, что Хрущев – дядька внимательный и кое-что „усекает" с первого взгляда. Мне в нем даже понравилось, что начальству не всегда удавалось „запачкать ему мозги", обмануть его.

В рыбообрабатывающем цеху, производящем готовую продукцию, ему показали автоматическую конвейерную линию: машины закатывали консервные банки, которые автоматически двигались по ленте конвейера, уходящей куда-то в дыру сквозь стену.

Я-то и все мурманчане знали, что за этой дырой в стене, на улице, грузчики волокут на спинах эти ящики метров 150 к грузовикам и вагонам.

Хрущев, правда, в дыру не полез. Однако другую вещь от него скрыть не смогли. Вся эта „красивая механизация" начиналась с немеханизированной разгрузки траулеров: грузчицы вручную таскали рыбу, ногами заталкивали ее в „стампы" (простые деревянные кадушки), которые поднимали краном и вываливали прямо на берегу; далее рыбу везли на простых ручных тачках в цех, где вступал в дело этот самый кусочек автоматической конвейерной линии.

– Чего вы мне показываете? Так до революции на шахтах работали! – рассердился Никита и подтвердил тем самым наш „великий прогресс".

Рыбокомбинат к приезду вождя вычистили. Стенки цехов, по которым проводили Хрущева, были даже выложены до половины кафелем и металлоплитками. Все чистенько вымыли.

Хрущев и его свита двигались в следующем порядке. Его окружали секретари обкома и несколько крупных начальников. Сразу за ними следовали полковники-телохранители и далее, метрах в десяти, шла приписанная к Хрущеву группа сопровождающих, где находился и я. Само собой разумеется, осмотр происходил в изоляции от публики, загнанной за веревки на расстоянии метров двадцати пяти.

В заключение Хрущева пригласили проехать для осмотра плавбазы на рейд. Кормой к причалу подогнали большой нарядный буксир. Сходни и трап покрыли коврами, даже поручни забинтовали белым бинтом, чтобы вождь случайно ручки не запачкал.

На буксир набилась уйма всяких начальников, и я на рейд решил не ехать. Думаю: „И без меня обойдутся! Что я, пароходов не видел?" Не поехали на рейд и еще несколько человек из группы сопровождающих.

Когда Никита уже вступал на трап, произошел небольшой инцидент. То ли охранники бдительность утеряли, то ли что-то сломалось, но эту самую веревку, которая сдерживала толпу, отпустили, и народ бросился вперед. Тут я увидел работу „мальчиков" из личной охраны: откуда ни возьмись, мгновенно, организовалась цепь крепких парней лет 25—30, которые, взявшись за руки, сразу остановили напор толпы, пропустив на трап Хрущева с полковниками и секретарями обкома.

Вернулись с рейда минут через 30 и поехали на заседание в обком партии. Поднялись на 3-й (секретарский) этаж. В коридоре, для антуража, тоже собрали толпу встречающих из числа руководителей областных организаций такого калибра, как, например, директор ПИНРО. Хрущев и приехавшие вмес-

те с ним министр обороны маршал Малиновский и министр рыбного хозяйства Ишков вошли в кабинет первого секретаря, где было назначено заседание.

Министр рыбного хозяйства Ишков, оригинальная личность – „слуга всех господ". До войны он был председателем рыболовецкого колхоза на Черном море, вырвался на верхи, когда Сталин перестрелял всех специалистов и назначать уже было некого. С тех пор он бессменный министр рыбного хозяйства, переживший все перемены, дядька хитренький, с воровски бегающими глазками, всегда угодливо посмеивающийся: „хи-хи-хи".

В кабинет первого секретаря обкома пустили, конечно, не всех сопровождающих – только главных мурманских „бугров" и редакторов двух областных газет, а из простых людей – несколько корреспондентов из Москвы, капитана-женщину Валентину Орликову, меня и подосланного из Прибалтики чтобы что-то выклянчить у Хрущева, рижского капитана Шевцова.

Я был выдвинут выступать от лица рыбной промышленности. У меня было записано на бумажке несколько пунктов, тоже в том плане, чтобы „выпросить" у вождя: об улучшении снабжения промыслов капроновыми снастями, которые наши фабрики не выпускали в достаточном количестве, о штормовой одежде и об обслуживании флота авиацией. Кроме того, на свой страх и риск я хотел задать также вопрос о сырцовом планировании, не выгодном ни потребителю, ни рыбакам.

Выехать из Мурманска, особенно летом, в сезон отпусков, было чрезвычайно трудно, так как, помимо промышленных предприятий и рыбных промыс-

лов, в Мурманской области базируется громадный военно-морской флот. Поезда всегда забиты, билеты на самолет выдавали только по броне обкома партии. Мурманский гражданский аэропорт Мурмаши – маленький, грунтовой. Реактивные самолеты на нем не садились, приземлялись лишь небольшие, тихоходные ИЛ-14, принимавшие 20–25 пассажиров.

Однако сначала я стал говорить не об этом, а об обслуживании авиацией рыболовецкого флота. Наши суда тогда месяцами работали возле „Медвежки" (остров Медвежий) и Шпицбергена. Вертолетов у нас не было, поэтому не только не доставлялось ни писем, ни газет, но даже, если человек заболевал, его не могли вывезти с промыслов.

Хрущев сразу не уловил, о чем я говорю, а когда я стал ему объяснять необходимость обслуживания флота авиацией, засмеялся и говорит:

– Во, чего он хочет!

А потом, перебив меня, поворачивается к маршалу Малиновскому и начинает рассказывать:

– Родион Яковлевич! Ты слышишь, чего капитан хочет? Ха-ха-ха-ха! Он хочет, чтобы мы ему самолеты посылали... Хорошее будет дело, если мы ему ТУ-26 пошлем к берегам Америки! – Тут Хрущев перешел на какой-то разговорный тон и продолжал: – Слушай, что я тебе расскажу! Недавно редактор „Известий" Аджубей (он не сказал: мой зять) был в гостях у президента Соединенных Штатов. Там где-то на берегу у него дача есть (я представил себе, что это, видимо, в районе Кэйпкондэ). И вот во время приема президент Кеннеди подводит его к окну и показывает: видишь, пароходики плавают? Это, говорит, ваши советские рыбаки все время здесь крутятся. Не нашли другого места, как перед окнами

президентской дачи рыбу ловить! Аджубей выкрутился: „Рыбу, мол, ловят там, где она клюет"... А ты хочешь, чтобы мы туда еще и самолеты посылали! – повернулся Хрущев ко мне. Затем, опять обращаясь к маршалу Малиновскому, произнес дословно следующее:

– А х... будет, если мы туда еще и ТУ-26 пошлем? Ведь вся Америка на дыбы встанет, перепугаются! – И снова в мою сторону: – Не, не! Не то ты сказал! Вот в Америке базы вам создать – это дело другое! Это мы можем.

Я не стал ему объяснять, что имел в виду не американское побережье, а Баренцево море, так как ясно было, что Никита прекрасно все понял и лишь валял дурака.

Перехожу я на следующую „авиационную" тему и говорю о том, что гражданский аэропорт, которым мы пользуемся, никуда не годится, а в то же время вокруг Мурманска, в частности в Североморске, много настоящих, хороших и не очень загруженных военных аэродромов.

Хрущев повернулся к Малиновскому:

– Так надо сделать! Надо сделать! Слушай, разреши гражданским самолетам садиться на одном из твоих аэродромов. Пусть люди пользуются.

Так удалось вырвать у них это решение: рейсовым самолетам разрешили садиться на аэродроме Пилх-Ярви. Однако туда надо было добираться целых два с половиной часа на автобусе по отвратительной дороге, в то время как полет на Ленинград длился 1 час 20 минут. Зимой это был просто кошмар, поскольку автобусы почти не отапливались. Правда, потом дорогу поправили и автобусы стали ходить немного быстрее.

Далее я заговорил о свежей рыбе, указал, что систему планирования в сырце следует изменить, так как она не особенно стимулирует кое-кого из начальства (я дипломатично умолчал о том, что она не стимулирует и нас – моряков).

Хрущев заинтересовался и переспросил:

– А что это такое? Ну-ка, объясни! Мне что-то не ясно.

Я стал рассказывать о планировании в рыбе-сырце, о полуфабрикатах и готовой продукции.

Хрущев опять перебил:

– Я не совсем понимаю. Ты разъясни мне это по-популярнее.

– Ну вот, допустим, – объясняю я, – приходит ваша супруга Нина Петровна в магазин...

Хрущев расхохотался:

– Что? Что Нина Петровна делает?

Смотрю на первого секретаря обкома Денисова, а у него капли пота на лбу и челюсть отвисла. Он застучал по графину: „Мол, не туда поволок!"

А меня уже понесло: подумаешь, дело какое! Особенного почтения к Хрущеву я не испытывал и продолжал:

– Так вот, приходит Нина Петровна в магазин. Чего она там спрашивает? Килограмм сырца или килограмм полуфабриката? Нет! Она спрашивает килограмм рыбы! Чтобы ваша жена могла получить в магазине этот килограмм рыбы, которую мы вылавливаем, надо рыбу донести до потребителя. Тогда она определенно сможет купить килограмм хорошей свежей рыбы, а не рыбы, продающейся у нас в магазинах – пересоленной, измятой, не имеющей товарного вида, наваливаемой в трюмы пополам с солью кучами высотой в шесть метров...

Хрущев засуетился:

– Да, да, да! Тут что-то, понимаешь, действительно не то! Слушай, ты давай, давай, говори!

Я продолжал:

– В результате получается, что флот докладывает – выловили миллион тонн, а из них рабочему классу в желудки идет только 500 тысяч тонн.

– Во как! – забеспокоился вождь. – Ну нет! Так нельзя! Тут надо разобраться... Слушай Александр Акимович! – обратился он к министру Ишкову. – Ты там проверь это дело!

Министр угодливо захихикал и стал что-то чиркать в блокноте: может быть, женские головки рисовал. Во всяком случае, с тех пор ничего не изменилось: как планировали, так и продолжают планировать по сей день.

После меня слово дали представителю с Балтики – капитану Шевцову. Однако Шевцов то ли потерял „бдительность", то ли ошарашенный моим вольным разговором захотел следовать моему примеру, но стал он не просить, а требовать:

– У нас то-то плохо, нам не дают того-то... Таким образом, получается, что рыбная промышленность – „на тебе, Боже, что мени не гоже!".

Известно, что у нас начальство не любит, когда слишком много просят. Перед Шевцовым я уже попросил и получил. Два раза просить – не годится. Во всяком случае, Никита вдруг помрачнел, поднял к нему свою лысину и закричал:

– А вы здесь кого представляете?! Вы из Латвии приехали? Вы Латвию представляете?! Так говорите по-латышски, мне переведут! А вы тут калечите украинский и русский язык! Вы не знаете, как надо говорить? По-украински говориться: „На тоби небо-

же, що мени не гоже", а не „На тебе, Боже, что мени не гоже!". Вы знаете, что такое „небоже"? Это – необеспеченный человек, нищий...

Хрущев долго объяснял особенности украинского произношения, и Шевцову не дали больше говорить – на него „постучали по графину", и он быстренько исчез куда-то. Возле Хрущева я его больше не видел.

После этого инцидента смеялись, шутили, разряжали атмосферу, говорили немного о делах. За осмотром и заседанием прошел день. Была уже половина седьмого вечера. Предстояла еще встреча на стадионе.

Хрущев вышел в коридор. Мы за ним.

Тут я заметил, что как он ни бахвалился своей работоспособностью, он здорово устал: по коридору, поникнув, шел старый, ссутулившийся, маленький человечек и тер лысину. И не мудрено. В таком возрасте нелегко ехать всю ночь, встречаться на рассвете с какими-то инженерами и целый день осматривать порт, суда, совещаться.

В широком, метра на четыре, коридоре, какие обычно бывают в советских учреждениях, вдоль стен шпалерами выстроилось областное начальство: инструктора обкома, обкомовские аппаратчики. При появлении вождя они вытянулись по стойке смирно, буквально втираясь в стены, а морды стали у них такие угодливые!

От Хрущева не ускользнула их угодливость. Она, видимо, ему понравилась: увидев эти холопские улыбки, он выпрямился, надулся, выпятил живот, сжал челюсти и важно зашагал сквозь шпалеры партийной челяди.

Когда мы дошли до лестницы, он, не зная, что я был назначен сопровождать его повсюду, повернулся ко мне, пожал руку (поцелуя, видимо, мне еще по рангу не полагалось!) и стал прощаться:

– Ну, а вам, капитан, спасибо! Большое спасибо! Я кое-что понял из того, что вы рассказывали.

Я не стал объяснять ему, что мне положено и дальше идти с ним, я слегка поотстал и хотел спуститься вниз, чтобы в вестибюле забрать свою форменную фуражку. В это время ко мне подлетел один из инструкторов обкома, которых дальше коридора к вождю не пустили, и писклявым голосом зачастил:

– Ой, какой вы знаменитый человек! Какая вам честь выпала! С самим Никитой Сергеевичем за ручку удалось подержаться!

И тут он мне вручил еще один пропуск, 5-й по счету, для особо избранных, уже отпечатанный на машинке с круглой обкомовской печатью и с грифом „Особый сектор обкома". На пропуске стояло: „Вы приглашаетесь на товарищеский ужин с Никитой Сергеевичем Хрущевым".

„Ну, что же, – думаю, – раз приглашаемся, значит, пойдем, выпьем..."

Я положил приглашение в карман и вышел. Хрущев, метрах в тридцати от меня, переходил улицу, направляясь на стадион, расположенный напротив обкома. С ним шли только секретари обкома и неразлучная пара гебистов-полковников. Остальная свита, в том числе маршал Малиновский с группой генералов и адмиралов, блестевших формами и орденами, слегка поотстала.

Улица была перегорожена грузовиками. За ними – толпа уже хорошо „подогретых" зевак. В Мур-

манске всегда прохладно, и мурманчане привыкли, стоя на улице, „брать на зуб".

В то время один из военных корреспондентов обратился к Малиновскому:

– Товарищ маршал, приостановитесь немножко, я вас сфотографирую.

Пока он щелкал фотоаппаратом, мы задержались возле машин и еще поотстали. В это время толпе у стадиона удалось сдвинуть в сторону один из грузовиков, и народ хлынул в пространство. Они хотели прорваться к Хрущеву и, увидев наш кортеж, блестевший звездами и орденами, бросились сюда в поисках знакомой физиономии. А Хрущева в это время охрана быстренько протолкнула в боковую калиточку решетчатого забора и вывела на главную трибуну.

Стадион был набит, на трибунах стоял возбужденный гул. Люди ждали вождя, видно, давно и, как принято, выпивали, чтобы согреться и скоротать время. На поле выстроили каких-то „веселых физкультурников" с флагами. В проходах стояли „моськи" (агенты) с поднятыми воротниками пальто.

На стадион пустили, само собой разумеется, только отобранную „чистую" публику, по пропускам. За воротами же гудела огромная толпа „нечистых", тоже желавших увидеть вождя.

И тут Никита вдруг повернулся и проявил „демократичность":

– Что там за люди стоят у ворот? В чем дело? Впустите людей!

Ворота открыли, толпа высыпала на поле, подмяв физкультурников, и скопилась в центре стадиона вокруг главной трибуны. Это была категория „недо-

пускаемых" на подобные торжества: хохлатые крикуны, голосистые бабы. Поднялся невероятный крик и визг.

Никита начал свою речь примерно так:

– Дорогие мои мурманчане! Дорогие в прямом и переносном смысле! У вас тут, знаете, то солнышко не всходит – вам плати, то солнышко не заходит – вам тоже плати...

Он намекал на полярные надбавки, и толпа, подогретая водкой, немедленно сориентировавшись, восприняла это, как поползновение на эти надбавки, и заорала:

– У-у-у-у! Нет того! Нет этого! Холодище! Снабжение плохое!.. Масла нет! Мяса нет! Носков нет!

Получилась суматоха, но Хрущев продолжал. Хотя микрофоны оставались включенными, слышимость ухудшилась и народ на трибунах, подогретый водкой, забеспокоился и начал скандировать:

Ни х... не-слыш-но! Ни х... не-слыш-но!

Взбешенный первый секретарь обкома кричит:

– Как фамилия того майора, который народ на стадион пустил? (Хотя при чем здесь майор, когда пустили по распоряжению самого Никиты?)

В этот момент раздается пронзительный визг: через толпу к Никите пробирается баба, тряся какимто письмом. Он кричит ей:

– Гражданочка! Чего вы! Чего вы ко мне лезете? Не лезьте! Возьмут ваше письмо! Передадут его мне!

Все это разносится микрофонами по стадиону. В это время те, кто окружили трибуну со стороны поля, начали скандировать в аккомпанемент бабьему визгу:

– Носков нету! Мяса нету! Лезвий бритвенных нету!

Поднялся невероятный шум. Хрущев пытался перекричать толпу. Речь у него не получилась. Сначала он сбился на анекдот, потом, чтобы затушевать политическое значение передаваемого письма и криков толпы, стал рассказывать, как, будучи на Кавказе, ехал в машине с „товарищем Мжаванадзе" – тогдашним первым секретарем ЦК компартии Грузии – и к ним под машину кинулась какая-то женщина, чтобы спасти сына, который убил официантку.

– А я же не могу этого сделать! – кричал Хрущев. – Ведь существуют законы, и надо действовать по законам! Его же приговорили к расстрелу!

Но толпа уже не слушала и ревела:

– Масла нету! Мяса нету!

И тут Хрущев сорвался и начал орать:

– Вы кого на Бога берете?! Меня – старого шахтера! Вам сегодня же все подавай! Да? Все подавай?! – Тут он развернулся на трибуне задом к толпе, задрал пиджак и начал хлопать себя по ягодицам, продолжая: – А Америке что – голый зад подставлять?

Тут кто-то из начальства спохватился:

– Выключите микрофоны!

А между тем дальняя толпа, не слыша, продолжала скандировать:

– Ни х... не-слыш-но! Ни х... не-слыш-но!

Назревал настоящий бунт, и неизвестно, во что он мог вылиться. Военные забеспокоились: Хрущева окружили какие-то адмиралы и вытолкали.

Адмиралы, вытолкнув его со стадиона, посадили в машину и увезли в порт, где его уже ожидал ракетный эсминец. На этом разговор Хрущева с мурманскими рыбаками прервался. Сорвался и „товарищеский ужин с Никитой Сергеевичем", на который я получил пропуск.

А между тем Хрущев должен был остаться в Мурманске несколько дней. Специально для него под Мурманском в пустынном месте, в лесу, построили дачу, к ней провели 9 километров дороги. На этой даче должна была состояться и вышеупомянутая пьянка.

Вижу такое дело и думаю: „Раз уж мой пароход ушел в море на лов куда-то к берегам Америки (меня оставили специально, чтобы выступить перед Хрущевым), воспользуюсь-ка я свободным временем и поеду куда-нибудь в отпуск. Сейчас на юге тепло".

Иду в обком, обращаюсь к тому самому инструктору с писклявым голосом:

– Нельзя ли получить у вас броню на пару билетов на самолет? Хочу в отпуск лететь.

А он:

– Что вы, капитан! Какой отпуск! Вы должны сейчас встретиться с другими моряками, выступить, рассказать о вашей встрече с нашим дорогим Никитой Сергеевичем.

Я так и сел: пропал отпуск! А он продолжает:

– Мы организуем вам встречи с капитанами, с моряками, на которых вы поделитесь вашими впечатлениями от встречи с вождем.

Тут, на мое счастье, по коридору к нам навстречу идут первый и второй секретари обкома. Первый, Денисов, бледный и злой, проходит молча, не замечая меня (вижу, что все они в обкоме вибрируют от ужаса). Шапкин услышал наш разговор и вмешался:

– Да не надо! Какие там встречи! Что ты! Дай ему эти две брони, пускай летит к чертовой матери!

Я улетел и вернулся месяца через полтора, когда меня вызвали к отходу моего БМРТ. Опять зашел в обком и, между прочим, спрашиваю у Шапкина:

– Ну как? Худо кончилось все это дело с Хрущевым?

И вдруг Шапкин с такой веселой улыбкой говорит:

– Что ты! Что ты! Знаешь, как все хорошо кончилось? Мы начали перед ним извиняться, что так плохо получилось, сорвали, мол, митинг, кричали, а Хрущев отмахивается:

– О! Ерунда! Что там они кричали? Это ерунда, что у вас кричали! Вот в Челябинске, там действительно кричали! Вот это – да! А у вас – пустяки!

В октябре 1964 года к нам в Мурманск прибыл Анастас Иванович Микоян, после свержения Хрущева занявший пост председателя Верховного совета СССР. Официально объявили, что он приехал вручать награды.

На торжественное вручение были приглашены получившие награды моряки, в том числе капитан Ардеев, которому было присвоено звание Героя социалистического труда, и я, „удостоенный" ордена Ленина. Одновременно по ордену Ленина „отхватили" начальник флота Закурдаев и начальник главка Филиппов.

В то время мне уже не очень приятно было получать орден, так как я понял, что мне его дали за уничтожение рыбы, за грабеж моря. Но куда денешься? Что сделаешь? Катишься по инерции.

Вручение орденов происходило в здании облисполкома. Мы должны были явиться туда к 6 часам вечера.

Вхожу с группой награжденных моряков. Прошли в фойе. Там по списочкам проверили документы, и мы поднялись на верхний этаж в конференц-зал. Конференц-зал – большая комната, в которой уже расставлены стулья и в конце – столы. Мы, как видно, пришли раньше времени, так как в коридоре у входа в зал болтались всего 4–5 человек. Я заглянул в зал и увидел доверие, оказываемое народу партией и правительством: в зале „шуровали" миноискателями, расхаживали солдаты и офицеры, всматривались во все уголки, проверяли стулья, обнюхивали помещение. Миноискатели – приборы, похожие на пылесосики на длинных палках, – весело жужжали.

Когда проверка закончилась, нам разрешили войти в зал. Мы расселись на стульях. Пришли какие-то женщины и стали раскладывать на столах коробочки с орденами.

Появился Микоян в сопровождении командующего военно-морским флотом адмирала Горшкова, а с ним какие-то адмиралы и генералы. Министра рыбного хозяйства Ишкова на этот раз не было. Его заменял замминистра Сухоручко.

Тут по рядам и поползли слухи, что Микоян приехал в Мурманск не столько вручать ордена, сколько кого-то встречать, а кого можно встречать в Мурманске – мы представления не имели. Возможно, другие и знали, но я об этом узнал позднее – из уст самого Микояна.

Началось вручение. Сначала зачитывались указы Верховного совета, после чего каждый по очереди вставал и подходил к Микояну. Микояну подавали соответствующую коробочку с орденом, и он лично вручал ее награжденному. Это сопровождалось

обычной у нас процедурой: говорили речь, благодарили партию и правительство, давали обещания „еще выше" и „еще шире" развить, увеличить, поднять и прочее. Все хлопали. В заключение нас поволокли фотографироваться с Микояном.

После фотографирования некоторых из награжденных пригласили на „товарищеский ужин с товарищем Микояном". Оказалось, что и среди награжденных было немало „нечистых", которых вытолкали сразу после вручения орденов. Я, однако, попал в число „чистых". Нас выкликнули по особому списку и предложили спуститься двумя этажами ниже в большую комнату, где были празднично накрытые столы. В комнату проходили через полутемный коридор, в котором болтались „ребята в штатском", среди них несколько знакомых мне офицеров КГБ, в том числе майор Евгений Шуба из Водного отдела, курировавший наш флот.

Они, услужливо улыбаясь, спрашивали каждого:

– Как ваша фамилия? – куда-то заглядывали, сверяя, и мы проходили в обеденный зал.

Сдвинутые буквой „П" обычные российские четырехугольные ресторанные столы были накрыты с невиданной для Мурманска роскошью. Нас было в общей сложности человек тридцать. Каждого усаживали за отдельный столик, накрытый дешевой белой скатертью (или простыней?). На столах, для каждого в отдельности, стояли закуски и сладости (горячее принесли позднее), а также „букет" из 5–6 бутылок.

На моем столике я узрел чертову уйму всяких закусок: черную икру, всевозможные копченья и соленья, разные виды колбас... и бутылки коньяка,

водки, шампанского, сухого и крепленого вина, фрукты...

Приглашенных рассаживали только по внешней стороне буквы „П". Когда мы расселись, вошла толпа „главных" с Микояном и адмиралом Горшковым во главе. Их рассадили вдоль „перекладины" буквы „П" – в центре Микоян и адмирал Горшков, по краям – первый секретарь обкома партии Денисов, второй секретарь – Шапкин, председатель облисполкома.

По внешней стороне буквы „П", кроме нас – нескольких награжденных моряков, расселись адмиралы, генералы и начальник нашего главка – Филиппов. По залу бегали хорошенькие девочки в темных платьицах. Этих девочек я в Мурманске никогда не видел, с кружевными фартучками и накрахмаленными наколочками на головах. Двойная дверь в темный коридор была все время открыта, и там продолжали мелькать тени.

Опытным взглядом моряка, знакомого с марками напитков, начинаю просматривать этикетки бутылок и вдруг усекаю: у меня на столе стоит коньяк „4 звездочки" (впрочем, „4 звездочки" в Мурманске тоже достать было невозможно), а на столах главного начальства стоит особый, 20-летний коньяк „КВ".

Думаю: „Вот гады! Даже на такой пьянке, где всего-то три десятка человек собрали, – и тут надо сделать различие!"

Первый секретарь обкома, как хозяин области, постучал по стаканчику. Все умолкли и угодливо повернули физиономии в его сторону. Он встал и произнес ритуальный тост:

– За нашу великую партию – партию большевиков! За заботу партии о людях!

Наливаем коньячку, встаем, как полагается, и выпиваем „за нашу дорогую партию”. Садимся. Только я собрался закусить, встает второй секретарь обкома и опять:

– За нашу великую родину! За заботу! – И т. д.

Опять пришлось принять коньячку. А по-русски коньячок принимается граммов по семьдесят за один раз. Снова пробую закусить, снова стучат по графину. Встает председатель облисполкома, за ним – председатель горисполкома, толкают „бодягу”:

– За марксизм-ленинизм!..

Опять надо пить. Я человек, в общем-то „грамотный”, чувствую: еще немножко – и лягу „вверх валенками”.

„Стоп!” – думаю, и стал после каждого тоста лишь пригублять, успевал и немножко закуски схватить. Но все равно, три первых „стопаря” немного сказывались. Однако и вокруг, вижу, через полчаса эдакое оживление появилось.

Надо признать, что Микоян старался вести себя просто, делал попытки сбросить оболочку официальности и превратить вечер в обычную пьянку. Это в какой-то степени ему удалось.

В компании была одна дама – заместитель начальника главка по добыче рыбы – Ольга Петровна Кротова, княгиня Ольга, как мы ее называли. Умная женщина, она могла нередко и помочь капитанам и строгой была, но с нашим братом–моряком „бабе” иначе нельзя и работать.

Микоян показал себя кавалером, вылез из-за стола, подбежал к ней, поцеловал ручку и какой-то тост предложил в ее честь.

Среди присутствующих был и некто Стрельбицкий – один из заместителей начальника главка рыбной промышленности. В войну Стрельбицкий работал капитаном на маленьком старом траулере, таком, что даже военные моряки не взяли.

Не знаю, что это была за „спекуляция", но Стрельбицкий тогда получил орден Боевого красного знамени за то, что на этом траулере „атаковал" немецкую подводную лодку, таранил ее и якобы потопил. Морякам в подобное трудно поверить. Я знаю, что такое подводная лодка, и не могу себе представить, чтобы ее мог потопить „зачуханный" траулер, не взятый даже в Северный флот, хотя тогда вся охрана мурманского побережья состояла именно из таких плохо вооруженных траулеров. У нас в Мурманске историю капитана Стрельбицкого знали и над ней посмеивались. А тут кто-то выскочил и предложил тост „за нашего боевого героя, не побоявшегося атаковать вражескую подводную лодку на простом траулере, таранить ее и потопить". В общем, начал толкать „героическую речь".

Что же делает Микоян? Он прерывает „героическую речь" и обращается к самому „герою":

– Паслушай! Мы здесь все свои люди сидим, и ты скажи нам откровенно, Бог с ним, с орденом, тебе его уже дали, не важно утопил ты или не утопил эту подводную лодку, но ты хоть видел ее?

„Герой" покраснел и залепетал:

– Анастас Иванович! В общем, конечно... да, все-таки я ее видел и направил на нее судно...

Разговор смазали, но настроение слегка разрядилось. В зале был оживленный гул, шум, болтовня, так как большинство „принимали", не успевая закусывать. Я стал пропускать тосты.

Наискосок от меня сидел адмирал Горшков и все поглядывал в мою сторону. Вот он моргает мне и говорит:

– Ну-ка ты, капитан, давай, давай, скажи тост.

Пьяным я не был. Просто меня разозлили эти беспрерывные „за любимую родину” и „великую партию”, я и спрашиваю его:

– Послушайте, товарищ адмирал, меня интересует, для чего мы тут собрались? На морскую выпивку?

– Ну, конечно! – подтвердил адмирал Горшков.

– Тогда скажите, где же тот знаменитый морской тост, с которого начинается каждая морская выпивка?

Он понял.

– Во! Во! А ну-ка все наливайте! Сейчас будем пить за тех, кто в море...

Но тут мне уже шлея под хвост попала:

– За тех, кто в море? – спрашиваю. – И вот так пить!

Одной рукой показываю на свою бутылку коньяка „4 звездочки”, а другой – на стоящую у него на столе бутылочку „КВ”.

Он опять ухватил с полуслова и покраснел. Все с ужасом на меня посмотрели, а Горшков подзывает одну из девушек в наколочке, берет свою бутылку коньяка (кстати, ни он, ни Микоян коньяка не пили, а пили только сухое вино, и они у них оставались нераспечатанными), сует ей в руки и говорит:

– Отдайте вот этому усатому капитану!

Вижу, начальник главка Анатолий Иванович Филиппов смотрит на меня круглыми глазами, даже не круглыми, а какими-то четырехугольными глазами, с беспокойством поглядывает и первый секретарь

обкома, ожидая, что я еще „выкомарю". А я принимаю бутылку и выражаю удовлетворение:

– Вот теперь все в порядке! – Взял я бутылку, как полагается, одной рукой за горлышко, другой бабахнул по донышку. Пробка с бульканьем вылетела, и я налил. – И вот теперь, – говорю, – без всяких хитростей давайте выпьем за тех, кто в море и кто не с нами!

Все выпили, а Микоян встает и начинает прощаться:

– Дарагие товарищи! Теперь уже время позднее, а я немножко устал и ухожу отдыхать. Вместо себя оставляю вам тамадой адмирала Горшкова, он – человек надежный! И теперь я уже скажу: мы приехали сюда для того, чтобы завтра встречать нашего дорогого друга с Кубы – Фиделя Кастро. Вы уж, пожалуйста, организуйте все так, чтобы встреча прошла как следует...

Вместе с Микояном снялось и все высшее областное начальство – первый и второй секретари обкома, председатель облисполкома. Оставшись „главным на рейде", Горшков встает и обращается к залу:

– Тут у меня есть предложение иного плана! – он опять кивает на меня головой. – Что мы разве не все равные люди? Как вы насчет парочки ящичков хорошего коньячку „КВ"?

Адмиралы и прочие закричали „ура". Появляется „пара ящичков". Я прикинул: 2 ящика – это больше чем по бутылке на нос.

„Нет! – думаю. – Надо отрабатывать отсюда, иначе дело может кончиться худо. Как бы не пришлось мне „верещать" с Колымы".

А между тем адмиралы быстро напились и стали вести себя по-хамски: официанткам под юбки ла-

зить, щупать их. Те визжат, а они их к себе на колени тянут.

„Ну, – думаю, – это уже вообще гадость! Так я могу и с моими корешами в любом кабаке набраться. Чего я буду с этими типами допиваться до чертиков?”

Снимаюсь потихонечку, обхожу осторожно „бухую” компанию и направляюсь к выходу. В этот момент подскакивает ко мне начальник главка Филиппов и благодарит:

– Ну, спасибо тебе!

– Чего? – спрашиваю. – За что спасибо-то?

– Да за то, что уходишь, а то ты тут опять что-нибудь отбросишь...

Выхожу я в коридор и вижу вокруг меня тени. Слышу такую фразу:

– Ну, мой уходит, и я пойду!..

Оказывается, к каждому „приглашенному” на „товарищеский ужин” был прикреплен офицер КГБ, следивший за ним из коридора, почему коридор и оставляли неосвещенным, чтобы скрыть присутствие этих „фигур”. Нам из освещенного зала они не были видны, они же из темноты следили, как мы себя ведем: не дай Бог какой-нибудь „неблагодарный” бросится на вождей или, чего доброго, „пальнет” в них...

Так мы и выходим вдвоем с моим „попкой” из здания облисполкома.

Когда я пришел домой, было около половины двенадцатого. Жена страшно удивилась:

– Ты что так рано, да еще и трезвый?

– Да пошли они все к чертовой матери! – говорю. – Мне и пить с этой публикой неинтересно! Лучше уж я со своими корешами напьюсь!

Потом мне передали, что на адмирала Горшкова встреча со мной произвела такое впечатление, что он расспрашивал обо мне, хотел забрать меня в военно-морской флот, где у него тоже „работали траулеры", подобные нашим (о них я расскажу ниже). Конечно, я отказался, сославшись на то, что болен.

„Этого, – думаю, – мне еще не хватало в моей и так „красивой" жизни..."

На следующее утро действительно всех нас вызывают в контору флота, во второй отдел, и предлагают одеться по форме для встречи Фиделя Кастро.

На улицах создали „толпу", каждой организации – по режиссуре – расписали место на тротуарах. Мы – группа капитанов, вооруженных палками с плакатами, на которых обычные „выше" и „шире", „да здравствует" и „ура", – прикрывали своими „могучими спинами" здание КГБ.

Кастро прилетел в Североморск, приземлился на военном аэродроме и приехал на мурманский вокзал поездом. На вокзале ему устроили официальную встречу. В Североморске, как я потом узнал, ему с ходу надели на голову офицерскую шапку со звездочкой и морскую офицерскую „альпаговку", во-первых, для того, чтобы он не замерз, во-вторых, – для символики.

Вечером я попал на концерт, дававшийся для Фиделя Кастро в Доме культуры им. Кирова (где самый большой и самый лучший в городе зал), на который допустили, разумеется, лишь избранных. Из Москвы пригнали труппу артистов, привезли оркестр. Ими были разучены кубинские песни и танцы, показана пантомима, изображающая захват партизанами Кубы.

В театре меня познакомили с Кастро, и он пожал мне руку. Я увидел, что борода у него не такая густая, как на официальных фотографиях, а жиденькая, и он очень бледный.

После концерта на вечер в ресторан „Арктика" были приглашены опять лишь немногие избранные.

Там вечер уже организовали попроще – „по-кабацки". Столики расставили как обычно в ресторанах, только для Кастро с Микояном и самым крупным начальством были выделены отдельные столы у эстрады.

В ресторане мне с Кастро поговорить не удалось, так как подошел второй секретарь обкома Шапкин и попросил „заняться" капитаном Ардеевым из „Мурмансельди", получившим накануне Героя соц. труда. Ардеев явился на прием совершенно обалделым от водки. Шапкин сказал:

– Слушай, Владиль, возьми его куда-нибудь в угол, а то он на глазах крутится у Фиделя. Как бы не натворил чего-нибудь. Прижми его там в углу...

Мы сели с ним за отдаленный столик. Он все время рвался к Фиделю и орал:

– Фе–едя! Фе–едя!

Я его уговаривал:

– Сиди, пока нас обоих не выгнали...

Уговоры не действовали. Капитан Ардеев продолжал рваться к Кастро и орать – „Федя!" Тогда я плеснул ему пару раз „по-морскому" – граммов 150 водки, и он „вырубился" совсем. Тут включились „мальчики" из ГБ, незаметно подняли его под руки и унесли куда-то.

Освободившись, мне удалось все-таки подцепить одного бородатого майора с метровой гаванской си-

гарой в зубах из числа прилетевших с Кастро гостей. Заговорил с ним по-английски. Спрашиваю:

– Чего он у вас такой издерганный, бледный, взволнованный?

– Во-первых, – отвечает майор, – „лидер" взволнован встречей. Ведь он первый раз приезжает в Советский Союз. А во-вторых, вы же знаете, что у него очень напряженная жизнь: за ним охотятся враги по всему острову, чтобы убить, и он не ночует дважды на одном месте – постоянно разъезжает на машине по Кубе, и никто не знает, где он будет ночевать в следующую ночь...

В следующие дни Кастро возили по военным и военно-морским базам, показали флот и демонстрировали ракетные стрельбы на море и на суше. Показали ему также стратегические бомбардировщики, десяток которых, с ядерным оружием на борту, постоянно находятся в воздухе и летают между Североморском и Северным полюсом, а также атомные подводные лодки, тоже непрерывно дежурящие у американского побережья.

С приемом Кастро, оказывается, мы попали в масть, натянув на него шапку со звездочкой и морскую офицерскую „альпаговку": мурманская областная партийная организация получила благодарность от ЦК КПСС за то, что „политически правильно встретила Фиделя Кастро".

ПРЕСТУПНЫЙ ПЛАН

Посмотрим теперь, что собой представляет план в рыбной промышленности.

Министерству рыбной промышленности СССР ставятся определенные задачи. Скажем, дать какой-то доход в госбюджет. Министерство разворачивает план по флотам в соответствии с количеством судовых единиц. План этот в первую очередь разворачивается по деньгам, а также по номенклатуре, то есть по сортам рыбы – сколько каких сортов выловить и какие сорта рыбы обеспечат получение заданных по плану денег.

Итак, планы по тоннам, по номенклатуре и по деньгам спускаются на флот. Как это делается?

Берутся технические возможности одного траулера. Предположим, такие: заморозка траулера-завода – 30 тонн в сутки. Учитывая, что судно должно находиться определенное количество суток в году в эксплуатации, стоимость замороженной за сутки рыбы умножается на предусмотренное количество эксплуатационных дней и таким образом план развернут на судно.

Но это план на 100%. Однако выполнение всего лишь на 100% обеспечивает только среднюю зарплату, которая мизерна. Это не обеспечивает также и сверхплановых доходов, за которые борются все предприятия.

К тому же надо учитывать, что на флоте – масса всевозможных форс-мажорных обстоятельств. Это – зависимость флота и от погоды, и от порта, и от

возможностей разгрузки, а также от плавбаз, принимающих рыбу на промысле, то есть имеют место колоссальные непроизводительные потери времени. Возможны и аварии.

Однако авария и выход судовой единицы из строя не означает для всего флота сокращение плана. Все задержки и аварии ложатся дополнительным грузом на работающие суда флота. Поэтому рейсовые задания в ряде случаев на 50% и даже больше превышают те самые якобы теоретически и технически обоснованные планы, которые могли бы иметь суда в нормальных условиях.

Каждое судно работает не только на свой собственный план, но и должно еще обеспечить выполнение плана судов, штормующих или простаивающих на ремонте (а простаивают на ремонте сверх плана или попадают в аварию суда, как правило, опять-таки из-за некачественных ремонтов).

Рассмотрим работу на примере одного какого-нибудь типового рейса БМРТ. Возьмем технические возможности БМРТ типа „Пушкин", западногерманской постройки. Проектная пропускная способность морозильных камер БМРТ этого типа – 30 тонн рыбы в сутки, из расчета на так называемую „неглазированную" треску (при нормальных условиях, когда все механики и холодильные установки работают бесперебойно, БМРТ типа „Пушкин" может обеспечить заморозку 30 тонн обработанной хорошей трески в сутки).

Но, как правило, судам этого типа дается план не на 30, а на 35 тонн в сутки – как говорят, за счет выборки „неиспользованных резервов". Чтобы выполнить этот план, холодильные установки должны бесперебойно работать день и ночь с момента прибы-

тия на промысел и до момента снятия с промысла, предположим, в течение 150 промысловых суток. Тогда что же подразумевается под „неиспользованными резервами"? В расшифрованном виде это значит, что рыбу надо немножко вроде недомораживать.

Кроме того, в процессе 150-суточного рейса могут возникнуть и непредвиденные, тормозящие работу обстоятельства. Например, запоздание прихода плавбазы, задержки при перегрузке рыбы на плавбазу (что, кстати, производится силами моряков траулера). Судно может задержаться из-за плохой погоды.

Предположим, судно проштормовало 20 суток. Ведь по этой причине с моряков не снимут установленные им по плану на это время 700 тонн рыбы. План на них продолжает висеть.

Иными словами, флоту навешивают такие планы, которые выполнить чрезвычайно трудно. Тем более, что рыболовное судно – не завод, где выполнение строго разработанного плана возможно при условии его обеспечения сырьем, при организации нормальных условий работы и при наличии должной механизации. Рыба же может ловиться и не ловиться. Даже на рыбных скоплениях, производя одно траление за другим, вы заранее не знаете, будут они успешными или нет. И не потому, что вы не попали на рыбу. Траловый мешок может зацепиться за грунт, прорваться, и пойманная рыба уйдет. Даже имея достаточно рыбы для одной зарядки в холодильные камеры, вы не знаете, сможете ли наловить ее для следующей зарядки.

Поэтому стараются морозить не по 35 тонн, а еще больше. Как можно больше...

В результате систематического превышения пропускной способности холодильных камер рыба недомораживается, брикеты рыбы теряют товарный вид.

Плавбазы, конечно, требуют, чтобы рыба домораживалась до конца около 11, 12, а то и 14 С^{О}.

Какое там! Иногда рыба морозится так, чтобы брикет кое-как держался. Нередко брикеты ломаются. В то время как они должны промораживаться насквозь, их промораживают только сверху, чтобы рыбу лишь схватило снаружи корочкой льда. В таком виде она пакуется в трюмы.

Суда сконструированы из расчета на упаковку готовой продукции в картонные ящики. Эти ящики моряки предпочитают получать не из Советского Союза, а из Финляндии, потому что в Финляндии делают качественную упаковку, а у нас — безобразную, которая разлетается и расплывается.

В каждый картонный ящик должно укладываться по 3 рыбных брикета, весом по 9 кг каждый. Брикеты должны отделяться друг от друга специальными картонными гофрированными прокладками. Но прокладки никто и никогда у нас не употребляет. Мало того, в 9-килограммовый холодильный противень стараются втолкнуть 11 кг рыбы, чтобы вложить в ящик не 27, как положено, а 33 кг. Можете себе представить, какую форму приобретает после этого ящик.

Металлический противень, в котором морозится рыба, рассчитанный на 9 кг, набивают так плотно, что его приходится схватывать специальными зажимами, и он вспучивается. Рыба при этом спрессовывается, сжимается, вдалбливается одна в другую и портится консистенция мяса.

Почему же, спрашивается, моряки стараются сделать ящик как можно тяжелее? А потому, что таким образом больше рыбы поместится в трюм и траулеру можно будет не так часто подходить к плавбазе, где всегда приходится ждать очереди на разгрузку. Таким образом они экономят не учтенные планом потери времени.

При этом они идут на всевозможные ухищрения, в частности выбрасывают в море упомянутые прокладки (вес которых в каждом рейсе 12–15 тонн), в то время как в Советском Союзе не хватает бумаги для печатания учебников.

Теперь проследим, как „реализуются" выловленные и доставленные в порт тонны рыбы.

Мне известен случай, когда в конце 60-х годов в мурманском порту скопилось более 30 тысяч тонн готовой рыбной продукции, в частности сельди, обработанной моряками, за которую им уже были выплачены деньги. Порт был завален бочками, и в нем совсем не осталось свободного места. В то же время на рейде стояли три до отказа груженные рыбопродукцией плавбазы, и их некуда было разгружать. Всю эту продукцию не отправляли дальше, так как, видите ли, не знали, куда отправлять (!).

Сбытом рыбы занимаются не рыбопромысловые флоты, а специальная организация „Рыбсбыт". В этой организации сидят люди и за что-то получают зарплату.

Для того чтобы сбывать рыбу, надо знать, откуда на нее поступили запросы. Из Москвы и Ленинграда запросы, вероятно, не поступали, так как там сельдь была. Провинция же Советского Союза очень плохо, а по большому счету, можно сказать, вообще не оборудована холодильниками. Поэтому в Центральной

России рыбы нет, хотя там жители любят рыбу и готовы ее покупать, несмотря на то что она далеко не дешева. Но из-за отсутствия холодильников торговые организации ее туда посылать не могут.

Так вот, масса готовой продукции скопилась в мурманском порту. Плавбазы месяцами стояли на якоре в Мурманске, ожидая, пока их разгрузят. А на промыслах, в море, эти плавбазы с нетерпением ожидали суда, набравшие полный груз и тоже простаивавшие. Естественно, план этих судов по причине вынужденных простоев не снимался и флоту грозил срыв плана.

В такой обстановке Министерство рыбной промышленности приняло „мудрое решение": приказало вывезти тридцать тысяч тонн готовой продукции из порта за город в тундру, облить соляркой и... сжечь.

Мне стало это известно из секретного приказа по Министерству рыбной промышленности, который я читал в спецчасти и за чтение которого расписался. Из того же приказа я узнал, что таким же образом еще семьдесят тысяч тонн рыбопродуктов уничтожили на Камчатке. Это один из многих примеров, как в силу безжалостного плана хищнически добытая рыба не реализуется, не доходит до потребителя.

Сначала мне не было ясно, почему не производят реализацию рыбы за границей? Ведь в отдельных случаях это делалось. Так, траулеры завозят рыбу непосредственно в страны Африки. Раньше завозили ее на Кубу, но потом на Кубе организовали смешанную советско-кубинскую рыбопромышленную компанию.

Когда я работал у берегов Канады на ловле морского окуня, то польские траулеры, точно такой же

серии, как наши, набрав один груз, обычно продавали его в Канаде. Канада охотно у них покупала. Польское правительство и польскую рыболовную промышленность, видимо, тоже удовлетворяли подобные сделки. А Советский Союз этого не делал. По крайней мере мне не известно ни одного случая разгрузки нашими судами рыбы в канадских портах, хотя они там систематически простаивали с полными грузами.

Потом я понял, что рыбу такого сортового качества, какая заготавливается под советским руководством, никто там не купит. Канадцы – не негры и не кубинцы, у которых нет выбора.

Поляки же работали так же, как западные немцы. Не знаю, как теперь, но тогда они, насколько мне известно, гнались не столько за количеством, сколько за качеством. Ловили они так же, как и мы, морского окуня, разрабатывали его на филе, вынимали кости, одним словом приготавливали рыбу так, как ее привыкли покупать на Западе. У поляков рейс длился столько же времени, сколько и у нас, но за это время они набирали всего лишь три груза: первые 700 тонн продавали Канаде, второй груз разгружали в Сент-Джонсе на Ньюфаундленде, а затем набирали третий груз и уходили с ним в Польшу.

У нас же, как я говорил, морозильные противни прижимаются ступнями, коленями, крышки придавливаются зажимами. Наша рыба не имеет ни товарного вида, ни сортности, ни удовлетворительного качества. Кто же на Западе ее купит? И нам спускался план на качественную рыбу и на определенного сорта филе, но если какое-нибудь судно начнет заниматься филе, то может сорвать план по тоннам, а это невыгодно начальству.

Руководство флотами тоже оставляет желать лучшего. Так, я лично получил однажды шифрованную радиограмму, содержавшую приказ сняться с концентрации крупной хорошей рыбы, из которой я делал высокосортную продукцию – тресковое филе. Ее подписал заместитель начальника рижской базы тралового флота Николай Семеринов. Вот ее содержание: „Прекратите заготовку филе. Положение с планом по филе на флоте сравнительно неплохое. Снимайтесь на заготовку мелкого хека".

Расскажу об одном интересном рейсе. Это был совсем не плохой рейс, даже, пожалуй, один из моих лучших рейсов.

Дело происходило в 1966 году. На траулере немецкой постройки БМРТ-241 я снялся из Мурманска в январе, оговорив себе разрешение пройти к канадским берегам в район острова Белл-Айл. Там в это время, по моим расчетам, должны были быть скопления крупной трески. Где-то недалеко от берегов Норвегии я получил телеграмму от руководства флота: „Во изменение ранее полученного задания снимайтесь к берегам Англии, где наш флот производит отлов ставриды".

В то время как за обработанную треску, особенно в виде филе, в среднем можно получить по 16–18 и даже 19 рублей за тонну, расценки на ставриду очень низкие: что-то порядка 7 рублей 50 копеек за тонну (само собой разумеется, на весь экипаж). К тому же ловилась ставрида довольно трудно, и ее было мало.

Мне, руководителю экипажа, естественно, было невыгодно следовать приказу начальства, и я решил

поступить по-своему: вопреки радиограмме продолжать рейс до Белл-Айла.

Когда я пришел в январе к Белл-Айлу, там в это время подвижка льдов с севера к канадским берегам еще не наблюдалась, и я действительно обнаружил там скопления крупной трески, примерно пятилетнего возраста (каждая весила килограмма по 3–4). Короче говоря, здесь мне повезло, и я за 16 суток набрал первый груз. Но разгружать его было негде. Я, естественно, закричал о разгрузке. В ответ пошли разгромные телеграммы.

Но, к счастью, с Кубы возвращался рефрижератор, возивший туда рыбопродукты. Его по пути завернули ко мне, и я разгрузился.

Рыбы было очень много, и я быстро стал набирать второй груз. За это время начальство несколько одумалось и стало понемногу подтягивать туда траулеры. Вокруг меня работало уже около десятка судов, когда началась перегруппировка льда: с севера потянулись толстые льды с тяжелыми вкраплениями, пошли небольшие айсберги.

Льды там, как правило, тянутся у берегов и закрывают промысловые глубины. Работа стала напряженней и опасней. Можно было получить пробоину, что и произошло с одним траулером (это был, кажется, „Жигулевск" с капитаном Жинтковским). Он только что вернулся с ремонта, получил пробоину и чуть не затонул. Пришлось его опять вытаскивать на ремонт в Сент-Джонс.

Капитаны в то время уже не хотели идти сюда, но поступил приказ: „Всем идти к Белл-Айлу – там объявилась рыба!"

И погнали через океан траулеры на отлов этой рыбы тогда, когда перегонять их уже не следовало.

В то самое время я стал подумывать о том, как убегать оттуда, капитаны слали телеграммы, что работать опасно: один согнул лопасть винта (а повреждение лопастей винта на современном траулере с винтом регулируемого шага – это уже авария), второй потерял руль, третий получил пробоину и т. д.

Но в ответ из управления шли телеграммы: „Держитесь изо всех сил! Это единственная возможность для флота выполнить план по филе!” И с опозданием на целых полтора месяца продолжали слать туда суда.

Мне подошла очередь бункероваться, но танкера не могли заходить так далеко к северу до Белл-Айла из-за скопления льдов. Пришлось спуститься миль на 800 южнее, чтобы забункероваться, а забункеровавшись, я опять без разрешения покинул этот район и ушел на Джорджес-Банку, где в это время совсем не было судов, но было много рыбы.

Во время перехода я получил еще одну шифровку: „За самовольное оставление района вам объявляется строгий выговор. Последующие подобные поступки повлекут за собой отстранение от должности”.

Я „проглотил” эту радиограмму, и мы стали работать на Джорджес-Банке. Там мы сдавали рыбу не на транспортные рефрижераторы мурманского управления „Севрыбы”, а на балтийские плавбазы. Сданная рыба не шла в план флота по реализации, не попадала в отчет нашего главного управления. Мне, конечно, выдавались квитанции, но в план реализации рыба шла Балтийскому флоту. Это им не особенно нравилось (я занимал место на их плавбазах), но тем не менее рыбу они были обязаны у меня принять. Моему начальству это тоже не нравилось.

На Джорджес-Банке мы еще раз довольно удачно сработали. Короче говоря, вернулись в порт с перевыполнением не только рейсового, а даже квартального плана: выработали что-то около 167% – такое довольно необычное даже перевыполнение.

На следующее утро явился, как полагается, в кабинет начальника флота, где у него каждый день собирается совещание типа летучки: сидят начальники отделов, капитаны-директора, пришедшие с моря.

Меня заслушивают: „Ну, расскажи, мол, как ты дошел?"

Хвалят: „Ну и здорово! Хорошо! Хорошо получилось!"

После рейса я был в очень возбужденном, взвинченном состоянии и поступил, может быть, не совсем разумно, сказав:

– А вот, обратите внимание, как это получилось. Передо мной лежит вся история этого рейса с вашими радиограммами. Оказывается, рейс получился удачным только потому, что я поступил вопреки вашим указаниям. Вы мне велели не ходить к Белл-Айлу – я пошел. Вы мне приказали не уходить от Белл-Айла – я ушел. В то время как флот страдал и в одном и в другом месте, вы же продолжали его держать. И только из-за нарушения ваших приказов все получилось так удачно... – Потом я добавил: – Неужели вы не понимаете, что капитаны-директора никак не хуже вас соображают, где и какую рыбу ловить?! Они не враги ни самим себе, ни своей команде. Если вы считаете себя крупными экономистами, то хотя бы подумайте о том, что мы сами себе не враги, что мы свою собственную копейку хотим заработать.

Боже мой, как разгневался начальник! Кстати, тот же Закурдаев. Он выгнал всех из кабинета, оставил меня и заорал:

– Что ты делаешь! Мне любой ценой рыба не нужна!

– Не понял, какой же любой ценой? Вы обратите внимание, что даже по вашим данным получилось колоссальное снижение себестоимости. Мы ведь за короткое время добыли очень много рыбы, потратив на это значительно меньше, чем обычно, топлива и орудий лова...

– Я не об этом говорю! Плевать я хотел на эту себестоимость! Мало ли что какой капитан захочет! Раз я сказал держаться флоту там-то, значит, надо держаться, и дело с концом!

Я совсем забыл, что, заготавливая дорогую рыбу, покушаюсь не только на авторитет моего начальника, но и на его премию за экономию фондов заработной платы... Как я уже объяснял, интересы начальников нередко в резком противоречии с интересами рыбаков. В этом хитрая установка системы: чтобы начальникам было нужно одно, а рыбакам – совсем другое. Начальники заинтересованы в тоннах, а рыбакам важнее дорогая рыба.

Вот так протекают промысловые рейсы. От капитанов требуют слепого, безотчетного подчинения. Флоты направляют огулом по указке сверху. На промыслах есть так называемые штабы, находятся представители главков и министерств, которые расставляют, распределяют. И не дай Бог ты ослушаешься их, поступишь по-своему! Тебя потом не подпустят вовремя к плавбазе, не дадут топлива и т. д.

Первоначально, не умея экономически объяснить себе функционирование нашей системы, еще не

прочувствовав наших методов лова, даже не лова, а уничтожения рыбы, я утешался тем, что приношу пользу стране: чем лучше, мол, я работаю, чем больше поймал рыбы, тем лучше моему народу, так как я помогаю ему продуктами питания.

Но потом я в корне пересмотрел свои позиции. Мне пришлось это делать с карандашом в руках. После многолетних раздумий и наблюдений я (исходя из самых оптимистических подсчетов) пришел к выводу, что едва ли 30% вылавливаемой нами рыбы доходит до потребителя. Причем это делается за счет хищнического уничтожения биологических основ рыбных стай, с преступным нарушением баланса всей биосферы.

Поэтому я стал считать, что годы моей работы в системе советской рыбной промышленности – самые плохие годы моей жизни, потому что я не только не принес никакой пользы, но нанес огромный вред будущим поколениям.

С годами у меня полностью улетучились надежды на улучшения и стали бесить обещания, повторяемые непрерывно с первых дней существования советской власти, мол, подождите, будет лучше, вот только преодолеем временные трудности... Ведь я видел, что даже тогда, когда возникали возможности улучшения жизни людей, – их не использовали.

В частности, и непосвященному было видно, как можно улучшить жизнь моряков – и тем не менее никаких улучшений даже и не предвиделось. Как только люди начинали зарабатывать чуть больше обычного, сразу же увеличивались требования, рейсовые задания, планы. Увеличения планов накладывают на людей дополнительную нагрузку, а начальство при этом еще старается и штаты сократить. Уве-

личивая эксплуатацию, власти не компенсируют труд моряков. Такая государственная политика толкает на хищничество, потому что люди ведь должны жить и кормить свои семьи. Условия жизни и работы на судах становились порой просто невыносимыми, и люди даже сходили с ума. Представьте себе ежедневный изнурительный 12–14-часовой, а кое у кого и 16-часовой труд на протяжении 6 месяцев, при снижаемых из года в год расценках!

А дискриминация, когда людей, работающих в одних и тех же районах лова, добывающих ту же рыбу, делят по политическим критериям, так сказать, на „чистых" и „нечистых"! Я имею в виду так называемые визы № 1 и № 2. Разница в визах сильно сказывается на оплате, на результатах труда, т. к. обладатели визы № 2 не имеют права выходить на берег в иностранных портах и лишены премий в валюте.

Лет десять назад Косыгин кинул громкий и многообещающий лозунг о том, что мы переходим от вала к товарной продукции. Однако на деле ничего подобного нет. Никто совершенно не думает о сортности. Еще в большей степени, чем раньше, всех продолжает интересовать только вал – тонны, тонны и тонны! А какие это тонны – хорошая ли рыба, взрослая ли, молодь ли, – никто на это не обращает внимания.

Снова и снова я высказывал свои соображения и непременно получал отпор, потому что мои соображения не вязались с государственными планами и личными интересами руководителей.

Впоследствии я окончательно понял, что происходит вредное для людей, вредное для океана хищническое уничтожение рыбных запасов и сам я – соучастник колоссального международного преступления.

РЕЙСОВЫЕ ЗАДАНИЯ, ЦЕНЫ, РАСЦЕНКИ И ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА

Я почти всю свою жизнь проплавал, долго занимался рыбной ловлей. Работал капитаном на траулерах, а также на транспортных судах и имел возможность досконально изучить положение на советском рыболовном флоте.

Думаю, что положение это знаю, пожалуй, дучше многих других капитанов, потому что, помимо общедоступных сведений, я рано стал интересоваться вопросами экономики и иногда залезал в области, которые, казалось бы на первый взгляд, не относятся к обязанностям капитана. Это интересовало меня потому, что я уже в то время ставил себе вопрос: что же происходит в Советском Союзе? Почему у нас делается то, что никак не укладывается в сознании человека?

И я стал искать объяснений происходящему, начал выяснять, почему у рыбаков такая мизерная оплата труда, в то время как цены на рыбу очень высокие.

В то время моряки (вся команда траулера) получали, например, 1,5 копейки за 1 кг выловленного ими морского окуня. Покупая же этого окуня в магазине, они платили по 2 руб. 10 коп. за килограмм.

Я высчитал, что на заработную плату моряков государство расходует всего лишь 4,5–5% стоимости производимой ими продукции, ставя вверх ногами всю Марксову теорию прибавочной стоимости, и стал задумываться, куда же уходит такая колоссаль-

ная прибавочная стоимость, интересоваться политикой цен в СССР.

Должен признаться, что окончательного ответа на этот вопрос мне найти так и не удалось, но, определенно, советская экономическая система настолько расточительна и неэффективна, что ее поддержание пожирает даже такие рекордно-эксплуататорские прибавочные стоимости.

В ряде случаев совершенно непонятно, как у нас возникают расценки и цены. В СССР существуют розничные цены (то есть цены торговой сети), оптовые цены и цены на рыбу для моряков которые ее ловят. На основании этих последних цен вычисляются расценки, по которым морякам выплачивается зарплата. Все чрезвычайно и совершенно сознательно запутано, однако сводится к тому, что морякам выплачиваются гроши.

Цены на рыбу устанавливаются не в зависимости от ее ценности и даже не в зависимости от труда при ее добыче или обработке, а совершенно произвольно.

В ряде случаев расценки пересматриваются даже во время рейса. Бывает, выйдешь в рейс с определенными расценками и уже подсчитываешь свой доход, а вернувшись узнаешь, что кто-то из начальства почему-то решил, что морякам слишком много такой зарплаты. И вот берут эти расценки и половинят.

Рейсовые задания составляются совершенно необъяснимо, дико и непонятно: когда появлялись крупные подходы рыбы, то – из боязни, что ли, что люди заработают слишком много, – нам давались такие рейсовые задания, которые не могли быть обеспечены уже самой вместимостью судна, а рас-

ценки снижались. Розничные цены при этом оставались неизменными, а если и изменялись, то только в сторону увеличения. Рост цен на рыбопродукты в СССР происходит постоянно.

В порядке иллюстрации могу привести пример из собственной практики, показывающей, как „разрабатываются" рейсовые задания, от которых зависит заработок моряков.

Как сейчас помню, у меня было рейсовое задание – 275 тонн на 16 суток. Я тогда командовал небольшим паровым траулером „Гурзуф", вышел в море и работал недалеко от норвежских берегов. Сначала стояла очень плохая погода. Не совсем удачно было и с рыбой.

Я привез что-то около 180 тонн рыбы и подвергся жесточайшей критике за то, что не выполнил рейсового задания. В газете обо мне написали разносную статью: так и так, мол, траулер „Гурзуф", где капитаном Лысенко, вернулся из рейса, не выполнив рейсового задания, нанес государству колоссальный ущерб... и так далее и тому подобное.

Но мой приход в порт совпал с тем, что у кого-то уже дошло до мозгов, что рейсовые задания надо пересмотреть, так как моряки стали разбегаться. Буквально через три дня в следующий точно такой же рейс я вышел с рейсовым заданием не на 275, а почему-то на 140 тонн. И опять вернулся примерно с 180-ю тоннами. Через 20 суток в газете появилась очередная статья: передовой капитан Лысенко – перевыполнил, сэкономил... и так далее.

Рассмотрим заработки моряков на примере типового шестимесячного рейса на БМРТ типа „Пуш-

кин” к берегам Северной Америки в начале семидесятых годов.

Мы ловили серебристого хека. Чистого времени лова нам планировалось четыре с половиной месяца. План суточной заморозки – 35 тонн, то есть мы должны были, по плану, за 135 промысловых суток выловить и обработать 4 725 тонн рыбы.

Предположим, что мы столько и сделали. Расценка на хек тогда была 9 руб. 80 коп. за тонну. Вычислим заработок экипажа исходя из этого.

4 725 тонн по цене 9 руб. 80 коп. дают сумму 46 305 рублей. К ней добавляется так называемый морской коэффициент. Так как мы работали в средних широтах, этот коэффициент равнялся 1,5. Таким образом, нашей команде причиталось 46 305 руб. х 1,5 = 69 457 руб. 50 коп.

Эти, так называемые „рыбные”, деньги делятся между командой по паям. На все судно полагалось 104 пая. Один пай стоил: 69 457 : 104 = 668 руб.

Капитану полагаются 2,55 пая, то есть он получил „рыбных” денег 668 х 2,55 = 1 703 рубля. Матросу 1-го класса 1 пай = 668 руб. Матросу 2-го класса полагается 0,8 пая = 534 руб.

Кроме „рыбных” денег, – только во время перехода, – моряки получают гарантийную ставку. Длительность переходов была запланирована в 45 суток. Гарантийный месячный оклад капитана на время перехода – 210 руб. За полтора месяца с полуторным морским коэффициентом это дает 473 рубля. Матрос 1-го класса получает 88 руб. 50 коп. в месяц. За полтора месяца с полуторным морским коэффициентом ему выходит 199 руб. 12 коп. Матрос 2-го класса получает 70 руб. 80 коп. в месяц. За полтора

месяца с полуторным морским коэффициентом ему причитается 159 руб. 30 коп.

Таким образом, капитану за рейс в общей сложности причитается 1 703 руб. + 473 руб. = 2 176 руб., матросу 1-го класса – 668 руб. + 199 руб. 12 коп. = 867 руб. 12 коп., матросу 2-го класса – 534 руб. + 159 руб. 30 коп. = 693 руб. 30 коп.

Кроме того, за выполнение плана на 100% полагается премия, равная 10% заработка. По мере перевыполнения плана премия увеличивается, однако она не может превышать 40% заработка.

Отсюда шестимесячный заработок (брутто), из которого еще и производятся вычеты:

капитана	–	2 176 + 218 = 2 394 руб.
матроса 1-го класса	–	869 + 87 = 956 руб.
матроса 2-го класса	–	693 + 69 = 762 руб.

И это за полгода каторжного труда!

Если рассчитать среднегодовую зарплату, то выйдет, что капитан получает в среднем 350 рублей в месяц, матрос чуть больше 160 рублей, второй штурман – не больше 200 рублей.

Таков „длинный рубль" советского рыбака. Правда, бывают рейсы (очень редко), когда удается заработать в два раза больше рассчитанного выше среднего уровня, но нередко бывают и значительно худшие заработки, так как рыбы в морях, как я уже говорил, становится все меньше.

За эти гроши советскому рыбаку приходится 4 с половиной месяца работать по 12 и более часов в сутки и полтора месяца по 8 часов в сутки – во время переходов мы ведь тоже не сидели сложа руки: надо было готовить оборудование, мыть судно, красить, шкрябать и пр.

На шестимесячный рейс полагается 12 дней отпуска, отгулы за выходные дни и праздники дают еще примерно 27 дней, то есть полагается в общей сложности около 40 дней отдыха, так как в море ведь вообще не отдыхают. Мало того, даже перегрузка рыбы на плавбазу производится силами самой команды, и никто за это денег не платит, к тому же и дни, потраченные на перегрузку, не исключаются из плана – за них надо дополнительно отлавливать рыбу.

Посмотрим, что же можно купить за заработанные таким трудом деньги?

За мои капитанские 350 рублей я мог купить два костюма, примерно соответствующих среднему западному качеству, или 5 пар ботинок западного качества, при условии, если удастся найти ботинки такого качества, или, наконец, 43 литра водки. Считается, что в Швеции самые дорогие в мире спиртные напитки. Однако если посчитать по покупательной способности зарплат, то оказывается, что в СССР они обходятся дороже. Если бы я мог питаться у нас так же, как питается средний западный европеец (мясо, любые фрукты и овощи круглый год и т. д.), то мне одному едва ли хватило бы моего капитанского жалованья.

Такова покупательная способность капитанской зарплаты в СССР. Покупательная способность зарплаты матроса – в 2 раза ниже.

Ну а сколько получает наше начальство?

Как-то, уже работая в Риге, я стоял на ремонте, имел много свободного времени, и партком Рижской базы тралового флота дал мне партийное поручение проверить правильность уплаты членами партии членских взносов. В парткоме мне дали список

нашей партийной организации, предложили выписать в бухгалтерии заработки внесенных в список лиц и подсчитать, правильно ли они отчисляют процент.

Занимаясь этим делом, я обратил внимание на расчетные листы начальника Рижской базы тралового флота Владимира Владимировича Днепровского. Открываю его папку, в которой подшиты стандартной формы бланки для месячных начислений. Смотрю на последний расчетный лист и вижу: у него оклад 350 рублей, но к расчетному листу подколот обыкновенный листочек бумаги, на котором синим карандашом, размашисто, от руки написано: „По письму главка от такого-то числа выплатить 900 рублей..." Листаю дальше – опять бумажка на 850 рублей, дальше – еще на 780 рублей и т. д.

Смотрю дальше – в папках заместителей Днепровского, главного инженера, заместителя по сбыту. У них – такие же бумажки, только суммы чуть меньше.

Спрашиваю девочек-счетоводов:

– В чем дело? Откуда эти деньги? В бумажках ничего не видно! Их надо считать?

– Ну, конечно! – говорят мне. – Эти деньги им выплатили. Значит, надо считать!

– А что же это такое? – спрашиваю.

– Это – премии по письмам из главка, – отвечают, – за сбыт, за перевыполнение планов и прочее...

Письма тоже приходят ежемесячно и подшиваются у главного бухгалтера.

Так я узнал, что начальник нашей небольшой базы (всего-то 25–27 судов) получает больше 1000 рублей – в три раза больше капитана, несущего огромную ответственность на море, в то время как

простой матрос, напрягаясь, уродуясь, перевыполняя планы, может заработать максимум 200 рублей в месяц.

Эти внесенные на бумажку синим карандашом ежемесячные выплаты заменили небезызвестные дохрущевские „пакеты". Если такой не ахти уж какой крупной птице, как начальник маленького флота, начисляется по 1 000 рублей в месяц, то можно себе представить, каких размеров суммы получают другие начальники и партийная верхушка рангом повыше.

Я знаю, что в Мурманске – аналогичная практика. Там в засекреченном порядке руководству флота выплачивают колоссальные премии за „экономию заработной платы". А откуда, спрашивается, может возникнуть „экономия заработной платы" при перевыполнении планов по вылову? Только путем обсчитывания моряков!

Ведя в Мурманске борьбу за увеличение расценок, я узнал, что вся система задумана так, чтобы интересы руководителей флота находились в резком противоречии с интересами моряков. Оказалось: фактическая причина получаемого мною отпора в том, что я задел шкурный вопрос. Те, кто заведует махинациями с „экономией заработной платы": начальник флота, начальник финансового отдела, – получают в виде премиальных огромные деньги. Само собой разумеется, это делается под большим секретом (у нас все засекречено!). Об этом боятся говорить, и бухгалтерия не имеет права показывать такие документы.

Нам старались снизить сортность рыбы, как можно больше ее принять вторыми сортами и половинили на этом основании зарплату.

Начальник флота и начальник финансового отдела получают эти дополнительные премии (кое-что подбрасывают и главному бухгалтеру) за экономию фондов заработной платы не от своего министерства, а по линии Министерства финансов, и потому им невыгодно повышение сортности рыбы. Я своими глазами видел, что премии эти – немалые.

Подсчитывая премии, я столкнулся еще с одной интересной деталью, показавшейся мне сначала невероятной, но подтвердившейся после проверки.

Планы, спускаемые сверху, скажем, начальнику флота, включают в себя ряд статей (статья по сортности, статья по вылову и т. д.) и в том числе статью по финансам. Представим себе, что Министерством финансов отпущено для оплаты улова 10 млн. рублей (я беру произвольную цифру). Эта сумма подсчитана из расчета нормальной работы данного флота, при выполнении плана на 100%, при средних расценках на рыбу, среднем улове и пр. Однако флот вышел на богатое скопление дорогой рыбы, начинает отлавливать эту рыбу и перевыполнять планы. Для Министерства рыбной промышленности это вроде бы хорошо, для моряков – тоже хорошо. Но, перевыполняя план, люди получают за это больше денег, и происходит перерасход намеченных плановых фондов заработной платы. Невыполнение же флотом одной из статей плана – в данном случае статьи по экономике фондов заработной платы – лишает начальника флота премии, и премии очень значительной. Если бы я, капитан, получил такую премию, меня бы на флоте прозвали „лауреатом”. Поэтому-то начальники, не покладая рук, борются за то, чтобы была экономия фондов заработной платы, бросая на чашу весов весь свой начальнический авторитет...

Я неоднократно получал такое задание по „экономии”. Однажды начальник Мурманского тралового флота Закурдаев собрал капитанов-директоров и приказал:

– Капитаны! Режьте премии людям!

– За что? – спрашиваю я.

– Да так, за все! Ты же имеешь право. Вот там не поздоровался с тобой, или нагрубил тебе, или вернулся с берега в нетрезвом виде.

– Хорошо, – говорю, – Вячеслав Иванович, это так, но рейс-то ведь уже закончен и человек в рейсе работал. Он же заработал эти деньги! В чем дело? Почему так?

– Ребята, я вам все объясню! У меня, понимаете, плохо с фондами заработной платы...

Так я получил приказ специально обворовывать людей во имя того, чтобы начальник имел свою премию!

Аналогичная история происходит с иностранной валютой. Существует письменная инструкция, по которой рыбаку с 21 суток плавания полагается по 45 копеек золотом в день на покупку свежих продуктов питания в иностранных портах. Если бы приехали к нам представители западных профсоюзов, им наверняка бы эту инструкцию показали.

А спросите капитанов! Я работал много лет и, честно говоря, не знаю случая, когда мы получали сполна эти 45 золотых копеек!

В один рейс тебе почему-то выделяют по 12 копеек в сутки на человека, другой раз – по 16 копеек, третий раз – 20, а в четвертый – совсем ничего, безвалютный какой-то рейс. Полная неразбериха!

В общем, по существу, инструкция не выполняется. Почему не выполняется? Во имя чего? Само со-

бой разумеется, это обволакивается в красивую фразеологию: „Мы, мол, экономим для государства!” На чем экономим? На собственном здоровье – чтобы начальники получали премии за экономию валютных фондов.

Подсчитаем теперь, сколько зарабатывает государство на тех же БМРТ?

Выплачивая нам за 1 тонну серебристого хека 9 руб. 80 коп., оно продает эту тонну в магазинах за 740 рублей (из расчета по 74 коп. за килограмм). Таким образом, советское государство реализует пойманные нами 4 725 тонн хека за 3 496 500 рублей при расходе на нашу зарплату всего 187 500 рублей: 4,5 к 95,5 % – такова пропорция заработной платы к прибавочной стоимости в рыболовном флоте СССР.

По моим подсчетам, один БМРТ дает государству чистой прибыли около 5 млн. рублей в год. Он стоит около 8 млн. рублей (по крайней мере, БМРТ принимается на баланс флотов по стоимости 8 млн. рублей). Таким образом, этот плавучий рыбозавод окупается меньше чем за два года, а потом уже работает на танки и на „катюши”, отправляемые во все уголки мира.

Если учесть, что только в одном Мурманске зарегистрированы примерно 180 БМРТ разных типов и 300 рыболовных судов меньших размеров, то можно себе представить, какие миллиарды зарабатываются ими на людском поте и подрыве биологической сферы Земли.

Напомним, что цифровые данные здесь как и в других местах книги относятся к первой половине семидесятых годов. Однако и сейчас в процентном отношении ничего не изменилось. – Ред.

ИНТЕНСИФИКАЦИЯ ТРУДА, ШТУРМОВЩИНА И СТРЕССЫ

На советском промысловом флоте для перехода от порта в район промысла выделяется твердое количество времени, и лишь за это время морякам выплачивается гарантированная зарплата. Если же на переходе происходит задержка, скажем, из-за погоды, то в сверхплановое время им приходится работать бесплатно.

Например, если на переход от Мурманска, скажем, к Белл-Айлу запланировано 12 суток, то зарплата будет начислена за 12 суток, даже если судно встретило несколько штормов и добралось туда только за 20 суток. С момента же прибытия на промысел гарантированная зарплата не начисляется – моряк получает лишь деньги за обработанную рыбу. Так, если произошла задержка во время перехода, скажем, на 8 суток, как в данном случае, то эти неоплаченные 8 суток ложатся дополнительной нагрузкой на рейсовое задание: надо выловить еще больше рыбы, чтобы получить премию. Людей вынуждают к невероятной интенсификации труда.

Экипаж во время промыслов разбивается на две вахты, то есть людям приходится работать по 12 часов в сутки, в сыром закрытом помещении или на палубе в зимних условиях. Можно себе представить, что это значит – простаивать ежедневно по 12 часов перед ржавой железной стеной и непрерывно резать разделочным ножом рыбу. Работа эта очень тяжелая.

А работа в северных широтах на палубе, в шторм! Существует инструкция, запрещающая, из соображений безопасности, работать при ветре свыше 6 баллов. Эта инструкция выпущена для того, чтобы начальство могло оправдать себя и обвинить капитана, если произойдет несчастный случай, так как всем известно, что нам приходится работать при штормах в 7 и даже 8 баллов, потому что иначе судно не выполнит плана.

А ужасные швартовки к плавбазам в открытом море при дурной погоде! Они разрушают здоровье, доводят капитанов и штурманов до инфарктов, потому что при этом суда находятся буквально на грани гибели, так как их колотит друг о друга. (Видя наши траулеры, особенно маленькие, иностранные моряки поражаются: почему они такие как бы пожеванные?)

Или еще пример, показывающий, до какого нервного состояния могут доходить капитаны и штурманы на советских рыболовных судах, когда им приходится работать при абсолютном отсутствии видимости, когда туман такой плотный, что не видишь ни собственной колонки, ни собственной мачты. Моряки знают, какие бывают туманы на Джорджес-Банке, да и в других местах. В это время вокруг тебя, в радиусе каких-нибудь 4–5 миль, работает 200– 300 судов. Спуск трала производится на больших скоростях, в непосредственной близости от других судов, расходящихся в разных направлениях. Столкновение в такой момент равносильно гибели судна, гибели экипажа. И капитан, и вахтенный штурман чувствуют на себе ответственность за судно, за жизни людей. И бывает порою просто страшно в такой обстановке. И тем не менее приходится

преодолевать страх и стресс и продолжать эту опасную работу, потому что план требует! Сама система заставляет вас так работать под страхом гибели, выжимает из вас все соки, так как иначе не заработаешь денег ни себе, ни команде.

Аналогичное положение и при переходах. Никого не интересует, застал или не застал тебя туман, жмешь ты или не жмешь полным ходом тогда, когда это запрещено правилами навигации. Больше того, нарушая правила, стараешься еще как-то это дело скрыть, не записать в судовом журнале, потому что такое и стыдно и опасно писать. Ведь нарушаешь-то правила по предупреждению столкновения судов в море – международные правила! Ведь эти нарушения создают опасность не только нам самим, но и всем другим на море.

Сколько раз приходилось мне наблюдать, в какое тяжелое положение попадали иностранные суда, проходящие в Нью-Йорк, когда на их пути попадались массы наших рыболовных судов, двигавшихся в разных направлениях, не обращая внимания на международные правила навигации. При плохой видимости „иностранцы" просто не могли найти себе дорогу, и им приходилось отклоняться от курса. Пассажирские суда в первую очередь вынуждены делать особенно большие отклонения от курса, потому что им тем более рисковать нельзя.

Конечно, на наших траулерах установлены локаторы. Но в горячке работы бывает, что даже если локатор покажет, оказывается уже поздно и ты ничего больше не можешь сделать. Случаются форс-мажорные обстоятельства, когда не помогает и то, что видишь на локаторе приближающееся судно. Иногда судно работает в мертвой зоне локатора, и ты его

обнаруживаешь в последний момент лишь потому, что оно совсем рядом прогромыхало мимо тебя.

Если же выйдет из строя локатор? Вы думаете, в таком случае у нас прекращают работу в тумане? Как бы не так! А план?! Траулер орет на весь океан по радио и прет полным ходом во всех направлениях, да еще и встречного обругать может: „Какого ты черта дорогу не уступаешь в тумане?! Я же без локатора!.."

Вот так приходится работать, каждодневно рискуя жизнью. Такая невероятно тяжелая работа, естественно, действует на психику рыбаков. Если рейс неудачный и рыба ловится плохо, то команда считает ответственным за это капитана и все на него волком смотрят. Если же рыба ловится хорошо, то и тогда бывает, люди доходят до такого состояния, что проклинают эту рыбу и мечтают: хоть бы на этот раз не поймалась, хоть бы немножко отдохнуть! Все это показывает крайнюю усталость людей...

Однажды я поставил перед руководством Северного бассейна вопрос о том, чтобы в течение рейса морякам предоставлялся отдых с возможностью выйти на берег. Я сказал:

– Предположим, что советским морякам нельзя выходить на берег в капиталистических странах – в США, в Канаде (в американские порты нашим рыболовным судам вообще заходить нельзя, а в канадские – Галифакс и Сент-Джонс – начальство иногда заходить разрешает). Допустим, – говорю, – в капиталистическом порту нашему моряку нельзя разрешить совершенно без присмотра свободно пробыть на берегу два-три дня. Но есть же „наша подруга" – Куба. Ведь моряку достаточно иногда в течение шестимесячного рейса дважды побывать по

два-три дня на берегу, полностью отключившись от судна, и у него будет совершенно другое настроение, иной психологический настрой – он как бы наново начнет рейс.

– Да ты что! – возражает мне начальство. – Это же безобразие! Еще по бабам там, понимаете, пойдут. Мы с тобой серьезно разговариваем, а ты какую-то ерунду порешь...

Они даже не поняли, что я говорил самым серьезнейшим образом.

Наконец, проблема портов. Флот в Советском Союзе создали громадный. Порты же для этого флота совершенно не оборудованы, и их недостаточно. Флот вырос колоссально, а порты остались такие же.

Для тех, кто посещал в Мурманске причалы тралового флота, не секрет, что траулеры стоят там по 5–6, а то и 7 корпусов вплотную один к другому. И таким же образом швартуются, причем швартуются без буксиров. А ведь это все на капитанское сердце ложится и на сердца членов команды. Представьте себе, как нелегко швартовать судно при отсутствии видимости и при этом еще старается сэкономить время, потому что его тебе никто на погоду не спишет.

То же самое и при работе в тумане на море. На туманную погоду план тоже никто не списывает, и на тебе продолжают висеть те же, скажем, 35 тонн в сутки. А сколько суток провисит туман на Джорджес-Банке – тебе неизвестно. И вот спускаешь трал, будучи ограничен в маневре, и в то же время развиваешь скорость в 10–12 узлов. Рядом с тобой, метрах в пятидесяти, проносятся другие такие же „самоубийцы”. Если рыбные показания плотные, все

стараются выйти на них, пытаясь договориться об этом между собой по радио: „Давай пойдем курсом – мы норд-вест, а ты зюйд-ост...” А там и с других флотов куча судов подоспеет. Вся эта масса работает в одних направлениях. Для судоводителей такая работа создает колоссальные стрессы – работаем на грани срыва, на грани аварии...

Поэтому наши капитаны редко доживают до пенсии. Мы как-то в мурманском траловом флоте прикинули по фамилиям, и оказалось, что за малыми исключениями наши капитаны „дают отходную” еще в допенсионном возрасте.

Особенно трудно теперь молодежи. Старики еще как-то приловчились работать в этой обстановке. Молодежь же не выдерживает современных стрессов, современных кошмарных условий плавания, вопреки соображениям морской практики и безопасности перерастающих все мыслимые и немыслимые границы.

Расчеты и наблюдения привели меня к выводу, что, так как на какие бы то ни было изменения и улучшения рассчитывать нельзя, я не имею права дальше участвовать в этих преступлениях. Поэтому я решил порвать с рыбной промышленностью. Это нелегко, так как таких, как я, „по собственному желанию” не увольняют. Надо было хитрить, вступать в конфликт с партийным руководством. Но об этом ниже.

В 1966 году умер у меня тесть. Теща осталась в Риге одна. Да и ребятишки наши плохо переносили Север – аллергия северная, кожа с пальцев слезала. Врачи говорили: вывозите на юг. Жена тоже плохо себя чувствовала. Поэтому я решил перевестись в Ригу. Однако, как я ни просил, меня не отпустили.

Жене пришлось одной с детьми уехать в Ригу – ее кое-как отпустили из Мурманска. Мне же лишь два года спустя, в 1968 году, с большим трудом удалось перевестись в Рижское управление тралового флота. Делать это пришлось опять же неофициально – кого-то подмасливать и улещивать. Мое начальство в это время не слишком противилось моему отъезду, так как многие зарились на мою отдельную квартиру. Тем не менее моей жене все-таки пришлось ехать в Мурманск, идти „плакать" в обком и просить, чтобы отпустили мужа: „Это же не жизнь – жить на два дома целых два года".

Я стал работать на Рижской базе тралового флота. Я уже говорил про интенсивность труда на флоте и про нервные стрессы, испытываемые моряками. В Риге мне пришлось однажды идти в рейс, во время которого, по указанию руководства, были проведены исследования состояния экипажа. С нами в рейс вышли ученые, экономисты, плановики, нормировщики, медики. Они произвели около 600 замеров на каждом члене экипажа, за исключением меня, капитана. Потому что, как мне объяснили, не смогли установить, какие у капитана рабочие, а какие нерабочие часы. „Это какое-то сумасшествие! – говорили они. – Когда вы вообще спите?"

Действительно, к каждому тралу подняться и посмотреть – вроде бы надо. Во время тумана пройти на мостик и проследить за работой штурмана – тоже надо. При швартовках капитану присутствовать абсолютно необходимо. Поэтому иногда спишь 20 минут, иногда – 2 часа. Попадаются дни, что удается и 8 часов поспать – правда, редко такое бывает...

Задумано было это исследование в связи с внед-

рением „знаменитого" Щекинского метода*, в рамках которого требовалось сокращать экипажи. Конечно, исследования ученых нам не помогли: экипажи сократили, а я к тому же (в частности, я) еще попал и в оппозиционеры, во враги советской власти. Но расскажу по порядку.

По завершении исследования, после обработки материалов научные работники пришли ко мне.

– Товарищ капитан! Мы не знаем, как быть. Нас все время спрашивают моряки: как, мол, положение с нами, какое наше состояние здоровья, каково наше психическое состояние? А у экономистов, у нормировщиков и плановиков спрашивают: сильно ли, мол, мы себя перегружаем; много ли мы работаем? Так что же им отвечать?

– Отвечайте, – говорю, – правду, согласно полученным данным...

Ученые к тому времени собрали массу материалов, расчертили уйму графиков. Они показывают мне все это и возражают:

---

* „Щекинский метод" – это очередная кампания, проводившаяся в Советском Союзе в конце 60-х годов с целью усилить эксплуатацию трудящихся: выпуск того же количества продукции с меньшим количеством кадров. Ее инициатором выдвинули Химкомбинат в Щекино, под Москвой. На этом заводе сначала произвели переоборудование, установили новую технику, ввели новую технологию и появилась возможность сократить штаты. Однако партком комбината, как они любят, по заданию ЦК, выступил с почином, написав открытое письмо и бросив клич на всю страну, последовать их примеру. Центральный комитет, конечно, одобрил такое начинание и призвал все партийные организации страны внедрять этот почин, само собой разумеется, без переоборудования предприятий. Не обошло это дело и Министерство рыбной промышленности, тем более что там всегда не хватало людей.

– Знаете, мы считаем, что все эти материалы – секретные. О них нельзя никому рассказывать. Нельзя рассказывать людям даже об их собственных данных. Мы считаем, что эти материалы настолько секретны, что о них даже сама команда не должна знать, потому что по этим материалам у людей кошмарное психическое состояние...

– В частности, – поясняют врачи, – в результате несения вахты в таких тяжелых условиях, через месяц работы штурманы доходят до такого состояния, что, с точки зрения медицины, их больше нельзя допускать к вахте.

Как сейчас вижу перед собой эти графики: люди загружены минимум от 12 до 16 часов в сутки. Штурманы после вахты, как правило, становятся на обработку рыбы. Кроме этого у штурманов еще много своей работы: подготовка различных бумаг, корректировка карт и пр. и пр. Масса всевозможной отчетности. Старшему помощнику капитана нужно составлять разные ведомости...

Рассмотрев все, я посоветовал пока ничего об этом людям не говорить, чтобы их не растравлять, а по приходе в порт мы обо всем доложим начальству.

В порту состоялось расширенное заседание партийного комитета флота, где присутствовали все руководители отделов, все партийное руководство флота, начальники флота, представители главка и другие ответственные лица.

Сначала по очереди выступали ученые. Их доклады были составлены совершенно абстрактно, оторванно от пульса жизни, у каждого по своей отрасли: получил, мол, такие-то и такие-то данные. И все. Делать сводный доклад пришлось мне, поскольку как

капитан-директор и руководитель рейса я был и председателем этой комиссии, производившей исследование. Я, сославшись на Ленина, заявил:

– Производительность труда в конечном счете самое главное, самое важное для победы нового общественного строя. Но я нигде не читал у Ленина и никто никогда не учил, что этого следует добиваться за счет нещадной интенсификации труда, за счет невероятной эксплуатации, за счет буквально каторжного труда. Да, товарищи, это каторжный труд! У нас, в Советском Союзе, никто так не трудится. Наш труд разве что можно сравнить с уборкой хлопка в Туркменистане, когда люди, собирая эти самые хлопья, работают тоже по 16 часов при 35–37-градусной жаре в полусогнутом состоянии. Раньше труд хлопкоробов казался мне кошмарным. Но наш труд нисколько не легче. Поэтому, на мой взгляд, мы не имеем никакой возможности сокращать экипажи, тем более что планы с каждым годом повышаются, а никакой новой техники людям не дали – у них в руках сегодня все тот же разделочный нож! Что же касается судоводителей-штурманов, то и им легче не стало, потому что судов теперь больше, а рыбы – меньше, интенсивность судовождения по районам промысла и загруженность флота увеличились. Грубо говоря, теснее стало теперь в море, а значит, и штурманам труднее работать. Не легче теперь и механикам – суда-то остались старые, они испытывают моральный и физический износ. Приходится много заниматься судоремонтом, за который, кстати говоря, никто никогда ничего не платит. Судоремонт производится во время или после вахты, как дополнительная работа. В результате снижается качество вахт.

Я говорил долго, указал еще много факторов и закончил:

— Короче говоря, кто непосредственно заинтересован в сокращении экипажей по этому идиотскому „Щекинскому методу", который огулом перенесли на все отрасли производства, на все области нашей советской жизни? Как всегда у нас, это те, кто проводит очередные мероприятия! Им галочку надо поставить. Сокращай! Руби! Можно или нельзя — все равно: давай, делай! Добейся проведения этого мероприятия!

Когда я кончил, все ошарашенно молчали. Но тем не менее мне показалось, что присутствующие испытывают ко мне некоторого рода симпатию. Даже подмигивания в мою сторону были, и кто-то шепнул:

— Ну, теперь поедешь в Москву, будешь там докладывать на коллегии министерства...

Но не тут-то было. Поднялся совершенно незнакомый мне человек, упитанный и лысый, ткнул в меня рукой и заорал:

— Это кто такой?! Это что, советский капитан, что ли? Это что, коммунист у вас? Капитан-директор?! Это он у вас руководит экипажем? Это так он мобилизует людей на выполнение заданий партии и правительства?! Он не может работать! Он вообще не может руководить! Непонятно, как он носит в кармане партийный билет! Он не понимает линии партии и правительства!

И понес, и понес...

— Кто это такой? — спрашиваю.

— А это, — говорят, — один из инструкторов ЦК компартии Латвии, из отдела промышленности.

Ну тут я и „умылся". Конечно, никто меня не поддержал. Кстати говоря, бесцельно было бы и поддерживать: как оказалось, все у них уже было решено заранее. Когда судно пришло в порт, я узнал, что указание о сокращении трех-четырех человек из экипажа пришло еще до разбора материалов нашего исследования. Это меня особенно разозлило.

Впоследствии сокращали еще. Сокращали матросов и электриков, то есть людей, которые крайне необходимы на судне. Скорее можно сократить капитана (а уж о помполитах и говорить нечего...), чем этих людей.

Это была последняя капля, переполнившая чашу моего терпения. От всех этих нервотрепок, а также потому, что, окончательно убедившись в преступности системы, не захотел больше участвовать во всей этой грязи, я порвал с рыбной промышленностью, заявив начальнику флота Днепровскому:

– В море я больше не пойду! Больше в этих преступлениях – в уничтожении рыбы, в уничтожении океана, в жестокой эксплуатации и издевательствах над людьми – не желаю принимать участия!

На меня начали жать, уговаривать, объяснять, что я, как специалист, „не имею права покидать рыбную промышленность".

Но я твердо сказал: „Нет". И уперся.

Мне по партийной линии был „прицеплен" строгий выговор с занесением в личное дело „за самовольное оставление рыбной промышленности". Оказывается, я, „свободный гражданин", не имел права этого делать!

Выговор мне вынесли не с лета, а решением рижского горкома партии, видимо, по указанию Латвийского ЦК.

Так после двух десятилетий работы на рыболовном флоте, не желая и дальше быть соучастником уничтожения рыбных богатств океана, я самовольно ушел из системы Министерства рыбного хозяйства.

Однако работа на море – моя специальность, моя жизнь. Несмотря на препятствия, друзья помогли перейти мне в торговый флот. Партийные органы узнали, что я не просто ушел на берег, а, обманув их, перешел в торговый флот. Меня вызвали в промышленный отдел ЦК компартии Латвии, начали уговаривать, угрожать, требовать, чтобы я вернулся в „систему рыбной промышленности".

Тут мне удалось схитрить. Со мной беседовала „партийная дама" – инструктор промышленного отдела ЦК, и я стал „бить" на ее материнские чувства, рассказал, что дети у меня растут „беспризорными" без отца, бросаются в хулиганство, я чувствую на них тлетворное влияние Запада...

Тут я не соврал, а воспользовался тем, что меня как раз в это время вызывали в школу и директор жаловался мне, что мои сыновья, особенно старший, проявляют „нездоровый интерес к Западу", увлекаются западной музыкой и, кроме того (не с ваших ли слов?) болтают о том, как „хорошо и свободно живут люди на Западе"... Директор школы просил меня „принять меры". Теперь, сославшись на директора, говорю:

– Вот школа требует, чтобы я больше держал моих детей под отцовским контролем, и я думаю, что мне это легче делать, работая в пароходстве.

Дама сделала важное лицо и выразила согласие:

– Ну, тогда, конечно! Вы знаете, в общем-то, наши дети – это наше коммунистическое будущее! И мы должны их воспитывать правильно! В этом отно-

шении вы хорошо поступили. Я думаю, что мы разрешим вам остаться в пароходстве...

Тем не менее приятель, который потихоньку помог мне поступить в Латвийское пароходство, долго ругался:

– Ой, Господи! И зачем только мы взяли тебя! Из-за тебя от ЦК влетело и начальнику пароходства, и его заместителю по кадрам! Надо тебя куда-то спрятать, чтобы о тебе и не слышно было...

Все годы моей сознательной жизни в Советском Союзе меня угнетало чувство, что ты не хозяин сам себе, что находишься постоянно во власти полнейшего беззакония и неуважения к личности, как бы в большом концлагере. Недаром советские заключенные говорят, выходя из лагеря: „Перехожу из малой зоны в большую".

НА ТОРГОВОМ ФЛОТЕ

И вот я с большим трудом, с хитростями и огромными неприятностями поступил в Латвийское пароходство, суда которого приписаны к Риге и Лиепае (танкеры). Но в торговом флоте я столкнулся с еще большей ложью, с колоссальным влиянием КГБ, с засильем партийного аппарата, с грязными, не дающими человеку морального удовлетворения способами приобретения средств к существованию, с моральным разложением моряков, сознательно стимулируемым партией, в том числе со всевозможными видами спекуляции и контрабанды.

У нас люди держатся за флот только потому, что им в рейсе выплачиваются крохи иностранной валюты. Это дает морякам возможность перепродавать на родине приобретенные за границей вещи, так как на них огромный спрос.

Рассказывая о положении советских торговых моряков, я буду сравнивать их положение с жизнью шведских моряков, так как надеюсь, что и наши моряки прочтут мой рассказ и на этом сравнении яснее увидят величайшую степень бесправия, в которое вверг их режим, осознают необходимость борьбы за свои права. Я имею возможность судить о разнице в положении наших и западных моряков, так как достаточно уже проработал и на судах частной западной компании.

Начну с условий труда. Вахты на советском торговом флоте, в общем, распределены так же, как на шведских и других западных судах. Но у нас очень

много времени, сверх вахт, отнимается на разного рода „учебы": военные занятия, технические занятия, политзанятия... Помполиты мучают моряков чтением всевозможных лекций, „изучением" печатных материалов КПСС, постановлений многочисленных пленумов и т. д. (Правда, пока помполиты долбят свое, моряки, как правило, сидят и дремлют.) Моряков сильно изнуряют подвахты. Хотя их и пытаются как-то компенсировать, но гроши, получаемые при этом, не оправдывают вложенного труда.

Кроме этого, на флоте частенько объявляются так называемые „Дни мира", в которые моряки работают бесплатно, так как их зарплата за эти дни отчисляется во всевозможные фонды мира, Вьетнама, Индии и т. д. Устраиваются также „ленинские" субботники и воскресники. И сколько таких дней за год набирается! Так дополнительно грабят моряков, а их зарплата и без того мизерна.

Очень много труда уходит на так называемые, причем не оплачиваемые, „саморемонты", о которых, например, шведские моряки вообще не имеют понятия.

Саморемонтом у нас называется ремонт, производимый силами команды в плавании и во время стоянок в портах. Особенно машинная команда от этого сильно изматывается: работают и во время вахт, и после вахт. А ремонты в реммастерских или на верфях таковы, что после среднего ремонта судно практически не в состоянии работать правильно, бесперебойно. Выходить после них в море – это каторга, особенно для механиков: после этих ремонтов еще месяца три приходится приводить судно в порядок – то одно ломается, то другое...

Чрезвычайно плохо обстоит дело со снабжением запасными частями, причем и качество их – никудышное. На приобретение же за границей некоторых оговоренных по специальному списку запчастей выделяются в валюте буквально гроши. К тому же то, что разрешают покупать за границей, нередко бывает ненужным, а более важные и дефицитные вещи не входят в разрешенную номенклатуру.

Невероятно тяжело при швартовках, так как матросы зачастую вынуждены работать со старыми концами.

Чрезвычайно плохое, по сравнению со шведским флотом, снабжение робой (спецодеждой). Ее очень часто приходится покупать за свой счет.

А вот еще пример эксплуатации моряков, который к тому же ведет к отравлению вод океана. Шведские моряки не занимаются мойкой танкеров. Для этого во всех портах есть моечные станции, где танкер моют согласно существующим международным правилам.

У нас же мойки производятся так, что загрязняют прибрежные воды морей. Я сам был вынужден проводить такие работы и хорошо их знаю.

В частности, мойка танкеров собственными силами производится при рейсах на юг, особенно на Кубу. Там танкеры моют не в открытом океане, а прямо у кубинских берегов или у берегов Ямайки, так как здесь меньше штормов и есть заливы, где можно найти от них убежище. И вот вся грязь и нефтяные отходы ночью откачиваются за борт. В результате в тех местах все время огромные разливы нефти и нефтепродуктов.

Работают люди в кошмарных условиях: моют танкеры вручную и вручную же выгребают из них

остатки. Правда, безопасность работ кое-как обеспечивается и есть вентиляция, но тем не менее нередки несчастные случаи, даже со смертельным исходом. (Об одном таком случае и его последствиях для меня я расскажу ниже.) К тому же эта работа опасная и тяжелая и должна оплачиваться совсем по другим тарифам, чем оплачиваются моряки. А между тем в последнее время ее стали оплачивать не в иностранной валюте, а в так называемых „бонах" для спецмагазинов (типа „Березки") в советских портах.

Подобная эксплуатация моряков дает власти колоссальную экономию в конвертируемой валюте, которая необходима советскому правительству для его международных финансовых операций.

С начала 1975 года зарплата советских моряков была повышена, но настолько незначительно, что это не могло улучшить их положения.

Капитан на советском торговом флоте получает, в зависимости от тоннажа судна и его назначения, от 200 до 250 рублей. На шведском танкере мне приходится занимать должность 2-го помощника капитана. И тем не менее мне, советскому капитану с большим стажем, не снилась такая зарплата, какую я теперь получаю как рядовой штурман – 4 670 шведских крон в месяц чистыми, после вычета налога, а когда я на берегу – еще 1 500 шв. крон, не облагаемых налогом, на питание*. Не будем говорить о покупательной способности шведской кроны. Официальный курс: 6 крон за 1 рубль – и то получается, что я в Швеции получаю около 700 рублей в месяц,

* В 1981 г. – 6 500 шведских крон в месяц (чистыми, на берегу).

работая на крупнотоннажном танкере. На судах того же класса в Советском Союзе 2-й помощник капитана получает теперь примерно 160 рублей. Матрос же 1-го класса, даже после прибавки, имеет ставку порядка 100–110 рублей в месяц.

Мизерное количество валюты, которое доплачивается морякам как суточные – и только за время нахождения в загранрейсе, – может помочь им прокормить семью лишь в том случае, если валюта будет как-то „конвертирована" путем всевозможных, с точки зрения советской власти „спекулятивных", махинаций в советские деньги.

Ему не помогут эти гроши, если он будет просто делать покупки: матрос получает 75 золотых (валютных) копеек в сутки, капитан – порядка 1 рубля 60 копеек, то есть моряки, в зависимости от должности, получают от 1 до 2 долларов в сутки, только за время загранрейса.

Поэтому иностранцы с удивлением наблюдают, как советские моряки ходят пешком из самых отдаленных концов порта в центр города, чтобы сделать покупки. Для них истратить на автобус две шведские кроны – проблема. А о такси и говорить нечего.

Разумеется, в таких условиях советский моряк, думая о семье, не только не в состоянии позволить себе никакой роскоши, но и не может нормально удовлетворять свои жизненные потребности. Для него непомерно дорого зайти, скажем, в ресторан в советском порту (о том, чтобы сделать это за границей, он и думать не может, к тому же это и официально запрещено) пообедать, выпить бутылку пива.

Между прочим, о стоимости советского рубля. По официальному курсу 1 рубль несколько лет назад

стоил около 90 американских центов. Однако эта его официальная стоимость установлена без учета его покупательной способности, и „черная биржа" этой цены советского рубля не признает. На ней несколько лет назад продавали и покупали доллар за 13–15 рублей. Мне могут возразить: „Черная биржа" – это же спекулянты! Их нельзя принимать в расчет!"

Посмотрим, как официально, легально, котируется рубль.

Советским туристам, выезжающим за границу, полагается менять очень ограниченное количество иностранной валюты (около 30 долларов на две недели пребывания за рубежом). И вот в советском банке валюта уже меняется им по курсу 4 руб. 20 коп. за доллар.

Но это еще не все. На флоте существует правило: если моряк не истратил крохи выданной ему в загранплавание иностранной валюты, то, вернувшись в свой порт и получив от таможни справку, что эта валюта приобретена им легально, он может обменять ее на советские „валютные" рубли (1 валютный рубль стоит 3 марки 10 пфеннигов – западных). Валютный рубль – это такой специальный банкнот или чек, на котором написано: 1 рубль Внешторгбанка. Вот это и есть тот рубль, курс которого устанавливается для заграницы.

В специализированном магазине для моряков, где товар продается за эти самые рубли Внешторгбанка, рубашка, например, стоит 2 рубля. Такая же рубашка в обычном магазине, на обычные „полновесные" советские рубли, которыми государство расплачивается с „освобожденными" и „раскрепощенными" советскими рабочими и колхозниками,

стоит 20 рублей. То есть выходит, что в данном случае, официально, рубль уже в 10 раз дешевле. А на „черном рынке" за 1 рубль Внешторгбанка платят от 10 до 12 рублей внутреннего обращения.

Но и это не дает полной картины стоимости советского рубля, так как цены на товары и продукты питания в СССР значительно выше, чем в западных странах (по отношению к заработкам).

По этой причине советские моряки, получающие в среднем всего лишь от 80 до 250 рублей внутреннего обращения в месяц, чтобы накормить и одеть семьи, вынуждены заниматься „бизнесом" или „хищничать", как они говорят в шутку.

А что им делать? Простенькое пальтишко жене в магазине стоит минимум сотню рублей. Пара плохих детских ботиночек – 20 рублей. А питание? Мясо хоть не каждый день, но надо покупать. Оно же в государственном магазине стоит от 2 до 3 рублей килограмм (базарные цены в два и в три раза выше). Детям надо есть масло. Масло в магазине стоит 3 руб. 70 коп. килограмм.

Таким образом, за одни харчи для семьи в месяц надо около 150–170 рублей. Вот и приходится „спекулировать" и „наживаться", как говорят в партийных инстанциях.

Почти в каждом иностранном порту есть третьесортные магазинчики, которые специализируются на обслуживании советских моряков и моряков других социалистических стран. В этих магазинчиках они покупают залежавшиеся, сверхдешевые товары, чтобы перепродать их дома.

В таких магазинах дешевый, хрупкий и низкосортный гонконгский зонтик стоил от 4 до 6 марок. На родине его можно продать за 35–40 рублей.

40-граммовый моток синтетической „мохеровой шерсти" продают примерно за 1 марку. В Советском Союзе, где в магазинах шерсти практически нет, его можно продать за 10–12 рублей. На Западе есть такой дешевый синтетический материал, называемый у нас „кримпленом" (синтетический джерси), стоящий в ФРГ 6–7 марок метр. В Советском Союзе он стоит от 35 до 40 рублей. Карманные электронные счетные машинки, стоящие в ФРГ 25–30 марок, у нас можно продать рублей за 180. Низкосортные синтетические дамские лакированные сапожки, стоящие в Стокгольме 20 крон, в Риге, где много моряков, можно продать минимум за 80 рублей, а где-нибудь на Украине или в Средней Азии их цена доходит до 150 рублей. Хорошие же сапоги, стоящие в Швеции 150 крон, в Риге за 200 рублей оторвут с руками. Помню, однажды я купил в Швеции плохонькое пальтишко за 100 шведских крон. Так у меня его прямо с плеч сняли за 200 рублей.

Или, например, моряки покупают дешевую жевательную резинку, стоящую копейки на Западе. Ее перепродают в московских ресторанах по рублю за пластинку.

В Советском Союзе „идут" также различный дешевый текстиль, джинсы, блузки, косынки, платки, свитера и т. д.

Такой „спекуляцией" занимаются все советские моряки. В зависимости от коммерческих способностей и готовности идти на риск, одни из них умудряются жить сравнительно хорошо (по советским условиям), другие – хуже. Те же, кто торговать не умеет или не хочет, просто нуждаются.

Я лично не только не умел, но и терпеть не мог заниматься „бизнесом". Когда я работал капитаном

на рыболовном флоте, мне это было делать необязательно, тем более что и заходили мы в иностранные порты чрезвычайно редко, а на торговом флоте я вынужден был „хищничать". Если бы я этого совсем не делал, то меня еще и за стукача бы сочли.

Кроме этого обычного, на флоте процветает еще и специализированный бизнес. Им заниматься опаснее. Занимаются им те, кто имеет надежные места сбыта где-нибудь вдали от портов. Возят по заказам медицинские инструменты, зубоврачебные принадлежности и оборудование, медикаменты, модные в СССР музыкальные пластинки, которые в ФРГ на распродаже можно купить по 5—7 марок за штуку. Я сам этим делом не занимался, но когда выходил в город с помощниками, то они покупали и рассказывали, что в Москве такие пластинки продают по 50 и даже по 100 рублей, и размножают на рентгеновских пленках и магнитофонных лентах. И наконец, в последние годы моряки стали особенно много ввозить литературы, изданной за рубежом, которая стоит в стране очень дорого. Например, томик Солженицына – до 200 рублей.

За такие вещи, однако, наказывают. Так, я знаю случай, когда парня за одну обнаруженную у него сверх нормы косынку сняли с плавания и послали в колхоз убирать картошку. Что же касается спекуляции валютой или золотом, то за нее судят. Мне известен случай, когда один моряк получил за это 5 лет заключения. Его, видимо по чьему-то доносу, задержали в аэропорту (он собирался лететь из Ленинграда в Ригу) и нашли у него 450 долларов. Широко известен и случай моряка из Балтийского пароходства (Ленинград), купившего в Лас-Пальмасе 50 зонтиков. На него тоже кто-то донес. Делу придали боль-

шую огласку. Судили его в ленинградском Доме культуры моряков показательным судом, дали что-то 2 с половиной года лагерей. В газете моряков „Водный транспорт" об этом деле напечатали обширный репортаж.

Широко известна и трагедия заслуженного капитана Латвийского пароходства Попова, в шестидесятые годы провезшего из-за границы несколько золотых пластинок для частной практики зубных врачей, Ему дали 10 лет. Жена его в отчаянии выбросилась с третьего этажа: искалечилась, но осталась жива.

Строго наказывают за ввоз и вывоз советских денег. Моряки в плавание советских денег вообще брать не имеют права. Если деньги находят, то наказывают в зависимости от количества: обнаружат рублей 25 – начнутся вызовы в КГБ, допросы, расспросы, а за 500 рублей, я помню, один человек получил 3 года.

Итак, моряками занимаются таможня, КГБ и партком, советский суд и милиция – пекутся о них, „проявляют заботу", воспитывают, наставляют, угрожают, даже лишают работы и сажают в тюрьму; уговаривают не „наживаться" и не „спекулировать", а они продолжают „спекулировать" и „наживаться". Почему же, несмотря на огромный риск, моряки не перестают это делать?

Да потому, что нет у них другого выхода. Зарплаты на то, чтобы прокормить семью, не хватает, а живя вдали от дома, они не могут помочь семье, приработав денег на берегу сверх зарплаты.

Немного лучше и положение холостяков. После рейса хочется зайти в ресторан, разрядиться. Обед в ресторане с выпивкой у нас обходится рублей 17–18. Если же моряк вздумает пригласить в ресторан

девушку, чтобы посидеть с ней вечер, то это ему обойдется и все полсотни. При заработке-то в 100 рублей! (Причем из этих денег ему еще приходится платить всевозможные взносы, обложения и налоги.) Откуда взять деньги, если не спекулировать? Власти это прекрасно знают, все уговоры и наставления – чистейшей воды притворство.

Нещадная эксплуатация вынуждает моряков, в общем, некрасивым и опасным путем добывать себе необходимые средства к существованию. Однако, если рассуждать справедливо, спекулирует и наживается не моряк, а так нещадно эксплуатирующее его государство.

Приведу один пример. Однажды мы пришвартовались в Антверпене вблизи стоявшего там на ремонте нового крупного пассажирского лайнера, который возит в круизные рейсы западных туристов. Я решил нанести визит капитану и заодно познакомиться с лайнером. Капитана на борту не было. Меня встретил молодой, славный старпом, показал судно, а потом пригласил на чашку кофе. Мы разговорились, и он стал рассказывать о своей „приятной" работе: о всевозможных противоречивых директивах разных береговых инстанций, о присутствии на судне целой когорты благодетелей из КГБ на ролях всевозможных заместителей помощников капитана... о жизни команды.

Команда такого лайнера – более двухсот человек. Так как возят почти исключительно иностранцев, платящих западной валютой, то официантками, горничными и буфетчицами работают девушки, кончившие институты иностранных языков. Эти интеллигентные девушки с высшим образованием получают 80 рублей в месяц. Они пошли на такую работу,

чтобы посмотреть мир, приодеться. Щедрые иностранцы, видя их положение и жалея, как правило, подбрасывают им „чаевые". На эти чаевые живут частенько не только они, но и их кавалеры – моряки.

– И вот, пожалуйства! – говорит старпом. – Новый приказ – сдавать чаевые... Конечно, сдают не все. Часть, наверняка, утаивают, и тем не менее полюбуйся на суммы, которые на этом дополнительно зарабатывает государство...

Он показал мне ведомость сданных ему чаевых в валюте с подведенным пятизначным (!) итогом.

„Да! – подумал я. – Не моряки, а вот кто наживается, даже на милостыне, бросаемой из жалости иностранцами!"

Моя зарплата как штурмана шведского танкера теперь, после падения курса доллара, что-то около 1 600 долларов. Я решил как-то ради курьеза подсчитать, сколько же я зарабатываю на советские деньги. Если считать по официальному курсу, то выходит – 1 400 рублей, если по туристическому – около 7 тысяч рублей, а если чеками Внешторгбанка – 14 тысяч рублей.

Так сколько же стоит этот наш замечательный советский рубль, которым оплачивают советских моряков? Кто же, спрашивается, спекулирует – моряки или власть?

Но самое тяжелое на советском судне – это моральный гнет. Производится систематическое отравление ложью сознания моряков, особенно молодежи.

Все, кто бывает за границей, с одной стороны, видят истинное положение вещей в западных странах, а с другой стороны, читают наши отечественные газеты, слушают отечественное радио. То, что там пишут

и говорят, совершенно не вяжется с увиденным собственными глазами. В результате люди становятся циниками, не верящими ни в социализм, ни в коммунизм. Но тем не менее, в силу необходимости, они продолжают толкать эту телегу вперед. Больше того, от них требуют, чтобы они сами лгали или, по меньшей мере, молчали о том, что видят. Правдивый рассказ о положении за границей – большое преступление, как предупреждают сами гебисты. Они всегда повторяют: „Если знаешь, то молчи!"

Это целенаправленное, злое отравление современного поколения.

Существуют определенные инструкции помполитам о том, чтобы обманывать советских моряков об отношении к ним за границей. Их постоянно воспитывают в уверенности, что все, живущие за рубежом, – наши враги.

„Все, кто не с нами, – тот наш враг!" – снова и снова повторяют помполиты.

Бывает, запуганный подобными предупреждениями молодой моряк, впервые вышедший в рейс и идущий по иностранному городу, боится, оглядывается, так и ждет, что из-за каждого угла на него будут бросаться агенты, захватят его все разведки мира, подкупят, сделают из него шпиона и диверсанта.

Клевещут не только намеками, но и примерами, взятыми с потолка. Так, помполит Беляев, плавающий на судах Латвийского пароходства, вот что рассказывал о Швеции:

– Знаете, товарищи, у нас отношения со Швецией, конечно, неплохие. Но все-таки Швеция – страна нехорошая. Это буржуазное государство, королевство. И совсем не играет роли, что там у власти социал-демократы. Ведь они же социал-предатели и их

в первую очередь вешать надо! Они нам не верят, и мы не должны им верить, так как они – изменники делу рабочего класса и идут на поводу у буржуазии.

Особенно гнусно помполиты врут о Западной Германии, называя ее „рассадником неонацизма, гнездом шпионажа", и требуют проявлять в этой стране особую бдительность.

Перед открытием визы на заграничное плавание моряк дает подписку, что он знает: если ему вздумается остаться за границей, это будет расцениваться как измена родине. То есть, если человеку просто захотелось выбрать себе жизнь по вкусу, если он хочет думать по-своему и жить по собственной совести, то для власти это – преступление, за которое подвергают преследованиям даже членов семьи.

При этом попираются все нормы морали, человеческих прав и достоинства. И самое страшное то, что людей довели до такого состояния, когда они не считают себя вправе претендовать на человеческое к себе отношение и не протестуют против таких порядков.

Бесправие возведено в положение закона. Принято считать: раз начальство сказало – значит, это нормально. На каком основании – чаще всего не задумываются, и у многих не возникает даже мысли, что человек имеет право поступать согласно собственному желанию. Советский моряк может делать только то, что ему прикажут.

Моряки боятся за себя и особенно за свои семьи. Они дорожат своим местом на судне, потому что на берегу они зарабатывают еще меньше и едва ли смогут обеспечивать семьи так, как обеспечивают, работая на море.

На флоте, как и в стране, внимательно следят не только за твоим поведением, но и за образом мыслей, так сказать, за содержанием твоих мозгов. Всевозможными путями стараются влезть человеку в душу: поощрением системы доносительства, подкупом твоих товарищей, провокационными вызовами на откровенность, установлением повальной слежки моряков друг за другом: „Что он купил? Что он сказал? Донеси! Сообщи!"

Помимо партийных органов, такой слежкой на флоте занимаются специальные „Водные отделы" КГБ.

Как „покупают" человека органы госбезопасности, делают из него доносчика?

Например, попытается моряк провести в страну какой-нибудь „недозволенный" товар в подарок жене или на „бизнес". Найдут у него, скажем, пару лишних чулок сверх той нормы, которая установлена таможней. Товар конфискуется, а его вызывают в Водный отдел и начинают стращать:

– Ты знаешь, что ты сделал? Ты нарушил закон! Ты знаешь, что это – государственное преступление? Экономическая контрреволюция!..

Запугают парня. Парень чуть ли не плачет:

– Простите!

– Ну, хорошо! – говорят. – Смотри, на этот раз разрешим тебе плавать. Но в следующий раз, имей в виду, когда пойдешь в город с Ивановым, с Петровым или с Сидоровым, то замечай, что покупали и тот, и другой, и третий, что делали, что говорили.

Не дай Бог, он не донесет гебисту на приятеля! Тот сразу:

– Ты что штанами не трясешь! Не работаешь на нас! Визу потерять хочешь?

Сначала психологически ломают человека, а потом уже... От трусости до предательства – полшага. Даже меньше. С трусостью уживаются и предательство, и все, что угодно.

Поэтому морякам на флоте очень трудно сблизиться, они долго присматриваются друг к другу. Еще хуже отношения между рядовым и командным составом. Тут вообще принцип: нижние – это „мы", а верхние – это „они". Никаких объяснений и никакой откровенности!

Было бы нелепо и дико у нас на советском судне задать кому-либо вопрос: „Что ты думаешь по этому поводу?" Тебе ответили бы не то, что думают, а так, как „надо". И могли бы еще принять такой вопрос за провокацию.

Партийные организации и КГБ очень строго следят, чтобы у людей не появлялись крамольные мысли. И тем не менее нельзя огульно утверждать, что моряки ничего не понимают и всего – и друг друга – боятся.

Массы моряков, которые столкнулись с жизнью, научились сравнивать свое бесправное положение с положением трудящихся за рубежом. Они постепенно начинают внутренне созревать.

Самое страшное преступление – конечно, провоз в Советский Союз какой бы то ни было литературы. Этот проступок уже не относится к области таможенных операций, а перерастает в политическое преступление и, естественно, наказывается соответствующим образом. Обнаружение у моряка так называемой „антисоветской" литературы считается крупным „ЧП" (чрезвычайным происшествием) и, как правило, не разглашается властями.

Еще большим преступлением считается связь или какие бы то ни было контакты с НТС („Народно-Трудовой союз российских солидаристов"). Имеются специальные инструкции об НТС и его членах.

*

Представьте себе жизнь на советском судне. Это непрерывный тяжелый труд для всех, начиная от капитана и кончая матросом или уборщиком.

Не подумайте, что, придя в советский порт, они смогут выйти на берег без разрешения. И в родном порту – также тяжелая работа. Об иностранных портах и говорить нечего.

В иностранных портах увольнения должны быть оформлены заранее, еще до прибытия в порт. Старший помощник капитана и старший механик подают первому помощнику капитана (то есть помполиту) списки увольняющихся. Помполит, по ему одному известным признакам, подбирает из них группы.

Бывает, ему говорят, такой-то был уже в городе и сейчас на вахте. А помполит свое:

– Ничего, пойдет еще раз, а вахту за него другой отстоит.

Группа должна состоять из трех–пяти человек. В группе один член партии и один член комсостава (часто это одно и то же лицо). Вся группа должна ходить по городу вместе – люди не имеют права отделяться друг от друга ни на минуту. Это не исключительные случаи, не выдумки особо усердных „комиссаров", а официальная инструкция – Правила поведения советского моряка за границей. Эту инструкцию каждый моряк загранплавания должен подписать как обязательство, за ее нарушения грозит серьезное наказание.

Кроме того, есть масса указаний и рекомендаций о поведении за границей вообще, в том числе и в социалистических странах, а также инструкции, касающиеся тех или иных стран в отдельности.

Так, например, один порядок увольнения существует для социалистической Польши, совсем другой – для социалистической Югославии. Для увольнения в югославском порту уже совершенно по-другому будут подготавливаться группы. При этом обязательно проводится соответствующий инструктаж.

Паспорта у моряков лежат в сейфе у помполита. Получая от помполита паспорт, моряк должен расписаться в специальной тетради, что получил его в такое-то время. Ему сообщают, что он увольняется до такого-то часа и что за своевременное возвращение отвечает старший группы. Старший группы отвечает за всех, а все члены группы отвечают за каждого, то есть если один из членов группы провинится, то отвечать будут все. Иными словами, моряков вяжут круговой порукой.

В этих условиях увольнение в город превращается в муку. Группы гурьбой бегают из магазина в магазин и вваливаются туда всей толпой, даже если покупку надо сделать только одному. В результате этого процедура копеечного „отоваривания" длится часами. На борт возвращаются усталыми, как после тяжелой работы.

Это правило возмущает всех. Нередко говорят, что вместо того, чтобы в порту прийти в себя после тяжелого плавания, сходить в кино, посидеть на скамеечке в парке или полежать на пляже, приходится сломя голову бегать по магазинам, чтобы обеспечить средства на жизнь себе и своей семье.

В последние годы Советский Союз отстроил торговый флот до таких размеров, что становится серьезным конкурентом западных судоходных компаний. Пользуясь бесправным положением своих моряков, советское правительство, с помощью чрезвычайно низких, демпинговых фрахтовых тарифов, вытесняет постепенно от участия в международных морских перевозках суда высокоразвитых западных стран, где профсоюзы добились для моряков высокой оплаты труда. В результате этого все больше судов в странах Запада ставятся на прикол, вызывая безработицу среди моряков.

Поэтому не только международная солидарность, но и собственные интересы членов свободных западных профсоюзов требуют, чтобы они включились в борьбу за прекращение эксплуатации советских моряков, за то, чтобы и их труд оплачивали по международным тарифам. У иностранных профсоюзов есть немало возможностей принудить советское правительство, чтобы труд советских моряков оплачивался справедливо.

Не так давно я узнал, например, что в Гетеборге было задержано судно западногерманской компании, плавающее под панамским флагом. На этом судне ставки выплачивались по панамским тарифам, которые ниже шведских и международных. Это судно стояло как бы арестованное, и его не обслуживали до тех пор, пока компания не выплатила экипажу компенсацию в 140 или 160 тысяч крон. Таким образом, есть уже формальное решение шведских морских профсоюзов не обслуживать суда, если на них моряки не оплачиваются по международным тарифам.

Вот с этих позиций, мне думается, западные морские профсоюзы могли бы обратить внимание и на положение советских моряков. Стоит лишь решение о бойкоте распространить и на суда под советским флагом, где моряки эксплуатируются гораздо больше, чем на панамских и либерийских судах, и у советского руководства, под угрозой того, что парализуются его морские перевозки, не останется иного выхода, как удовлетворить требования моряков.

Весь мир включился в борьбу за права человека. Неплохо было бы и западным морским профсоюзам присоединиться к этой борьбе, встать на защиту прав своих советских коллег. Им следует поменьше прислушиваться к тому, что говорят представители советских профсоюзов – показухи у нас всегда очень много, – а поглубже вникнуть в жизнь советских моряков.

АВАРИИ

Иностранных моряков и, в частности, спасателей, удивляет поведение наших капитанов при авариях: судно находится на грани гибели или даже гибнет, а советский капитан отказывается от помощи.

Они не знают, что существует строгое указание, внесенное даже в устав Министерства морского флота, что в случае аварии капитан должен обращаться в первую очередь за помощью к советским судам. Практически же этот пункт устава означает, что следует обращаться *только* к советским судам. Власти, видите ли, боятся, что в оплату за спасение, не дай Бог, придется истратить валюту.

Хотя с точки зрения правовой, казалось бы, капитан имеет право сам решать, требует ли положение судна того, чтобы обратиться к иностранцам за помощью. Однако каждый капитан знает, что, если он это сделает, ему не только будет сильный нагоняй, но и не бывать ему капитаном. Да и вообще после аварии у нас мало надежды сохранить должность капитана. Даже если ты вел себя правильно, начальство найдет, в чем обвинить, чтобы свалить на тебя ответственность. Бывают случаи, что удается оправдаться.

Не хочу сказать, что вообще в этом деле у нас царит полный произвол. Правовая сторона, особенно в международных судах, как-то выдерживается. Но тем не менее советских капитанов за аварии очень строго наказывают.

Аварий же на советском флоте много. Немало судов гибнет, причем чаще всего по причине пороков

системы, проецированных на флот. При нормальных условиях многих аварий можно было бы избежать.

Приведу ряд характерных примеров.

Как-то глубокой осенью 1967 года я возвращался с полным грузом на БМРТ „Свердловск" из очередного рейса к берегам Америки. Мы пересекли Атлантический океан и приближались к берегам Норвегии, когда я получил из Мурманска телеграмму „полуаварийного" содержания. Главный диспетчер в ней, официально не говоря об аварии, лишь указывал координаты траулера „Артек" нашего флота и предлагал оказать любую „посильную" помощь в его буксировке.

Из радиограммы было неясно, что с ним произошло. Думаю: мало ли что бывает – может быть, „обезуглился". Хотя сигнала бедствия не было, я тем не менее полным ходом пошел в указанные координаты.

Подойдя, я увидел в милях полутора от норвежского берега группу наших судов – танкер „Рубин" и две крупные плавбазы (на одной из них капитаном был мой приятель Ландер), а совсем близко, кабельтовых в трех (600 метров) от берега, валяло „Артек" – небольшой траулер польской постройки.

Берег высокий, скалистый, обрывистый, погода отвратительная: ветер норд-вест 7 полных баллов, волна и крупная зыбь. Прибой колоссальный, и брызги метров на 30 взлетают.

Пробую связаться с „Артеком" по радио – не отвечает. Как видно, радио не работает. Капитаны с плавбаз передают:

– Мы вот тоже получили радиограммы, пришли, но подойти близко боимся: за свои суда страшно.

Сдрейфует, а берег-то вон какой обрывистый... Судя по картам, глубины – достаточные...

Я включил эхолот. Действительно, глубина – порядка 270 метров. Но это, в общем-то, еще хуже, потому что на траулере не могут ни якоря отдать, ни задержать движение, и его волной и ветром несет на скалы.

– Чего же вы бездействуете? – спрашиваю.

– Ничего сделать не можем! – отвечают мне. – А у них, кажется, котел вышел из строя и машина не работает.

– Людей хоть надо спасать! – говорю.

– Шлюпки спустить нельзя, – возражают мне капитаны, – да и бесполезно, они к нему пристать не смогут. Зачем же еще и своими людьми рисковать?

– Так чего же вы тогда здесь ждете?

– Ждем, может быть, им удастся шлюпку спустить...

– Какая там шлюпка! – говорю. – Смотрите, его же валяет градусов под 25–30. При такой качке они со шлюпкой не справятся!

Однако и я чувствую, что риск слишком велик. Чтобы подать гибнущему траулеру буксир, надо подойти к нему со стороны берега, так как он лежал носом к берегу, а траулеры так устроены, что буксирный конец можно подать только на нос, потому что на траулере на корме нагорожено такого, что там нельзя зацепиться и людям негде стоять, чтобы поймать буксир. К тому же у них не работали ни лебедка, ни брашпиль, так как не было никакой энергии, и они могли буксирный конец только руками тянуть.

Я подошел поближе. Смотрю.

Боже мой! Их 17 человек. Поодевали спасательные жилеты, сбились в кучу на палубе, стоят и ждут неизвестно чего... Да, в общем, им ничего другого и не оставалось. А судно потихонечку несло и несло на скалы...

Мои ребята тоже увидели положение и кричат:

– Товарищ капитан, надо что-то делать!

– Будем что-нибудь делать, – говорю, – жалко людей!

У меня все оборудование было в порядке, имелось тысячи 2 метров ваера (так называются толстые металлические тросы, на которых тащат трал) и настоящий аварийный буксирный конец диаметром 47 мм. Но он слишком толст, они вручную его выбрать не смогут, а близко к ним не подойдешь – опасно. Надо давать „переходник" (легкий, тоненький тросик).

Попробовали. Они потянули – ничего не получается: манильский кончик выбрали, а когда до стального дошло, – не тянут, не хватает силенки. А тут рвет на волне, вырывает конец из рук.

Повозился я так минут 30–40. Вижу и меня начинает подносить к берегу. Чувствую: время на исходе и ветер усиливается. Дело уже к вечеру клонилось и погода поганая: не то шуга, не то снег какой-то мокрый валит.

К счастью, был у меня толковый старший помощник и еще один „парняга", разжалованный из капитанов за какие-то грехи перед парткомом. Так я этого „парнягу" на руль поставил, а старпому дал указание, как на палубе себя вести, и велел связать имевшиеся у нас швартовые. Были они у нас старенькие, в море швартовок много к плавбазам, и они истерлись. Тем не менее связанные вместе, эти

легкие нейлоновые и капроновые концы дали нам канат – метров 400. Прицепили к нему легонький кончик-переходничок, и я говорю:

– Пошли! Это последняя попытка. Если ничего не получится, тогда плохо им будет!

Конечно, мне и самому не по себе было лезть к скалам, в этот прибой: хотя глубины на карту нанесены, но у скал мог, Бог его знает, со дна какой-нибудь „рог" торчать. Ткнешься в него – и привет! У меня на борту сотня людей, и на том траулере – еще 17 человек. А скалы отвесно стоят, и вокруг них бушует, кипит море. Если начнем тонуть – не спасешься...

Разжалованный капитан, который стоял на руле, был опытный человек и, естественно, понимал всю ситуацию. Поэтому мне команд ему мало давать приходилось. Мы с большим риском прошли метрах в полутора от аварийного траулера. Надо было еще и слегка призадержаться возле него, пока старший помощник с помощью ракеты перебросил конец. Потянули, кое-как выбрали его и закрепили. Я с большим трудом начал разворачивать „Артек" носом на волну. Боюсь, что оборвется и придется начинать сначала. В это время мы находились лишь кабельтовых в полутора (300 метров) от этих самых страшных скал.

Однако осторожненько, аккуратненько, наверное, и велосипедом так не дергают, я развернул его и часа за полтора оттащил на одну милю. Двигался минимальным поступательным движением, причем время от времени, когда мы одновременно поднимались на гребни волны и буксир „шел на разрыв", приходилось полностью останавливать машины.

Остальные три судна, увидев, что мне удалось оттащить „Артек" от берега, снялись и отправились по своим делам, а я, оттянув „Артек" еще миль на пятнадцать от берега, потащил его дальше на север – в Мурманск.

Связи с „Артеком" никакой не было. Море свистит, гудит и мешает докричаться. Судовая радиостанция у них не работала, так как не было тока, а аварийную рацию (питаемую генератором, приводимым в действие вручную, наподобие велосипеда) никак они не могли наладить.

Пока я потихоньку тянул „Артек", погода разыгрывалась, ветер крепчал. Чтобы дойти до Нордкапа, нам потребовалось двое суток. Это – много севернее. Давление упало, скорость ветра – 32–35 метров, волны высотой метров 6–7, зыбь от зюйд-веста, рвет страшно. И видимость совсем испортилась (всего метров 300), так что мы не видели буксируемое судно.

В конце концов на „Артеке" наладили аварийную радиостанцию, она изредка „попискивала", и с трудом можно было понять, что у них совсем худо: „голодные, мокрые и холодные". После того как они наладили радиостанцию, я решил спуститься с мостика в каюту, чтобы отдохнуть. Но через час, перетершись, оборвался буксир, и мы потеряли „Артек".

С неба валили плотные заряды какой-то снежной крупы, пеленой застилавшей видимость. Советские локаторы не очень хорошие, и „Артек" терялся на нашем локаторе в снежных зарядах. Тем не менее мы его все-таки разыскали, снова подали конец и продолжаем тащить при сильнейшем шторме, который у нас на Севере называется ураганом. Обычно

такие ураганы там быстро проскакивали на Новую Землю, а этот дошел примерно до меридиана Мурманска, стабилизовался, и неизвестно, когда заполняться будет. От Нордкапа до Мурманска мы шли четверо суток самым малым ходом, так как боялись опять потерять „Артек".

Связываюсь с Мурманском и прошу помощи. Мне отвечают:

– Ничего! Пока тащишь, тащи! Мы тебя встретим у Мурманска, вышлем буксир-спасатель, и он заведет вас в Кольский залив.

Подходим к Мурманску. Погода не утихает, и я боюсь к берегу приближаться – вдруг оборвется буксир. Хотя берега Кольского полуострова не особенно крутые, но и о них разобьет и его, и меня. Примерно милях в пятнадцати от входа в Кольский залив кричу по радио:

– Посылайте спасательный буксир!

– Да, да! Конечно! – отвечает мне капитан порта Епарин. – Давай, подходи, не бойся! У нас мощный спасатель, посылаем его!

Но этот спасатель лишь за два часа добрался от порта до выхода из Кольского залива и радирует:

– Вот что, капитан, если тебе одного „аварийника" достаточно и ты не хочешь иметь дело с двумя, то тащи его сам, потому что я не могу выйти из залива – море бушует при выходе, заливает, захлестывает...

Хоть и страшно, а пришлось заходить в залив без буксира, так как кончалась пресная вода и топливо на исходе. Так с „матом" и „скрежетом зубовным" втащил „Артек" в Кольский залив, несмотря на то что я там никогда еще такой крупной волны не ви-

дел – зыбь до самого Сального доходила (есть такой остров в заливе).

Правда, после Сального была уже тихая вода, я укоротил буксирный конец, подскочил какой-то портовый буксирчик, взял „Артек", а я пошел швартоваться.

Пришвартовался. Захожу в диспетчерскую. Поздравляют:

– Притащил все-таки!

– Да, – говорю, – все хорошо, но меня интересует, что произошло?

Минут через двадцать пришвартовался „Артек". Приходят его капитан со стармехом. Капитан при всем этом еще и виноватым вроде себя чувствует. В разговоре выясняю, что произошло.

Оказывается, „Артек" долго стоял на приколе в Мурманске без документов на право плавания. У него в результате аварии вышла из строя половина трубок котла, их заглушили, но и остальные текли. И все же его решили отправлять своим ходом в Польшу на капитальный ремонт, поснимали оборудование, даже динамо одно сняли.

Но как отправлять? Документов-то нет, а без этого никто разрешения на выход в море не даст. И вот наше флотское начальство подпоило инспектора регистра, взятку ему сунуло, и он, выдав временную бумажку только на один переход в Польшу, разрешил „Артеку" выйти в море.

Тогда нашли молодого парнишку – капитана Куклина, местного северянина, человека безответного, нескандального, с небольшим образованием, недавно ставшего капитаном, – и приказали принять пароход.

Он соблазнился – для молодого капитана и Польша „заграница"! Подобрали ему пятнадцать человек команды из числа таких, что не шибко разбирались в том, что на таком судне нельзя выходить в море, какого-то штрафника-старшего механика сунули, и почти без снабжения, с семидневным запасом продуктов, „выпихнули" в море на переход вокруг Скандинавского полуострова:

– В Польше все остальное получишь!

Прошли они Нордкап, повернули на юг, и здесь где-то около Лофотенских островов лопнули у них еще три трубки котла, потом еще... Пришлось вывести котел из строя. А дальше трещина какая-то обнаружилась. Они потеряли пар, а значит, ход, электроэнергию, свет и обогрев. Лишь на камбузе разжигали плиту угольком и немножко себе поесть готовили.

Судно несло к берегу. Ветерок усиливался, а капитан Куклин боялся давать сигнал „SOS", потому что „SOS" регистрируется как авария, которой боятся наши капитаны и всегда лелеют надежду: „Авось справлюсь! Ведь все будущее мое на карту поставлено! Не доверят больше пароход"...

Пока еще была электроэнергия, „Артек" успел дать радиограмму в порт, что отказала машина. В Мурманске начальство посмотрело по карте координаты и дало радиограммки своим судам, которые поближе:

– Подойдите, посмотрите, что с ним, и помогите, чем можете...

Руководство флота аварийной радиограммы тоже давать не захотело, потому что авария на флоте – это снижение показателей. Министерство, главк устроят разнос, премии лишат... У нас за такие вещи сразу лишают премий!

В результате – людей чуть было не похоронили. А если бы дали „SOS", то подошли бы норвежцы своевременно, спасли бы и людей и судно спокойно, без нервотрепки и ненужного риска.

После такого рейса я, конечно, был взволнован и начал ругаться:

– Это же преступление!..

На меня прикрикнули:

– Замолчи! Это тебя не касается! Мы хотели тебя похвалить, в газете прописать, а раз ты такой горлохват...

– Плевать мне на вашу газетку! – кричу. – Я людьми рисковал! Слава Богу, сошло, а могло не сойти...

И в самом деле, мне это дело бесплатно не обошлось. Там же, в диспетчерской, сразу после скандала у меня отнялись ноги. Ведь я безвыходно простоял, замерзая, четверо суток на открытом мостике на корме в полуботинках, засыпаемых снегом. Месяц пришлось проваляться в больнице...

Должен сказать, что случай с „Артеком" – далеко не единичный. Такие вещи сплошь да рядом происходят на нашем рыбном и торговом флоте.

Вот трагическая история гибели у берегов Дании траулера „Тукан", зимой 1969 года вышедшего на промысел из Калининграда.

Это был новый, современный, построенный по последнему слову техники траулер, размером чуть меньше БМРТ, имеющий 76 человек экипажа.

„Тукан" прошел датские проливы и у Скагена, обогнув оконечность Ютландии, попал в обычный, какие часто бывают, шторм силой 7–8 баллов. В Северном море, милях в 40–50 от Скагена и милях в

30 от датского берега, судно вдруг ударило волной, послышался грохот. Бросились проверять, что случилось.

Оказывается, от кормовой части, у слипа, отлетел целый лист обшивки, в машинное отделение пошла вода и начала наполнять траулер. Команда бросилась спасать судно. Но шторм усилился, воды в пробоину поступало все больше, с ее откачкой и заделкой пробоины не справились, заливало машинное отделение. Капитану ничего не оставалось, как развернуть судно и идти по направлению к датскому берегу, так как ветер с большой зыбью был от норд-веста, а от норвежских берегов они отошли уже далеко.

Места эти – неудобные. Северный берег Дании не очень гостеприимен, около него трудно найти спасение, хотя там и есть отмели. И, видимо, капитан имел намерение выброситься на отмель.

Несмотря на явно критическое положение ни сигнала „SOS", ни призыва о помощи с „Тукана" не дали, а лишь сообщили в свой порт о случившемся.

До берега дойти не успели. Попробовали спускать шлюпки. Людей при этом стало смывать. Шлюпки спустить тоже не удалось. А один парнишка сумел спастись на плоту.

„SOS" дали лишь в последний момент, когда судно уже тонуло и другого выхода не оставалось.

Когда прибыли датские вертолеты, чтобы снять команду, было уже поздно. Перед спасателями предстала леденящая кровь картина – по морю плавали трупы в спасательных поясах, так как время было зимнее, температура воды низкая и человек в ней долго не выдерживает. Датчанам удалось выловить три или четыре десятка трупов, которые потом самолетами доставили из Дании в СССР. Некоторые

утонули вместе с судном, других вообще не нашли. Спасли всего 11 человек.

Об этом случае много писали западные газеты.

По делу о гибели „Тукана" был выпущен секретный приказ. Я имел возможность с ним познакомиться в Риге, и у меня сложилась довольно полная картина дела.

В приказе приводились выдержки из рапортов спасшихся, трагические подробности из материалов следствия, страшные картины, описанные свидетелями гибели судна. Подчеркивалось, что молодой капитан отдал свой спасательный пояс 4-му помощнику.

Спасшиеся моряки приводили еще другие подробности. Оказывается, капитан, отдавая пояс 4-му штурману, сказал: „А чего мне спасаться? Все равно теперь жизни не будет!"

Боясь неприятностей на берегу, капитан тянул до последнего с подачей сигнала „SOS", и сам спасаться не захотел. Уцелевшие члены экипажа рассказывали, что он даже не ушел с мостика, так и держался на крыле, когда судно опускалось на дно.

Старший механик тоже не захотел спасаться и, когда судно начало тонуть, спустился к себе в машину.

Меня очень заинтересовали причины аварии. Приказ по „Тукану" был секретный, „для служебного пользования", поэтому основные причины гибели в нем не могли замять.

Траулер перед выходом в море ремонтировался. Нужно было заменить лист обшивки. Но на судоремонтном заводе не оказалось качественных электродов, так как снабженцы их не поставили. Завод из-

готовил свои собственные, самодельные электроды с какой-то меловой обмазкой, и лист был приварен этими самодельными электродами. Шов получился хрупкий, некачественный. В результате первая, сравнительно сильная волна выбила этот лист. То есть совершенно новый траулер погиб по причине обычных советских спешки и бесхозяйственности. Но Бог с ним, с траулером! Ведь отправили на тот свет и людей!

Естественно, в приказе вину сваливали на капитана и на старшего механика, которые якобы плохо контролировали работу завода. Действительно, старший механик должен был контролировать качество ремонта. Но что он мог сделать при спешке, устраиваемой сверху: „Давай, давай, скорей, подписывай документы!"

А то начальство, которое подписало документы о приемке ремонта, — с него никакого спроса!

К тому же вся система построена так, что руководители экипажа были запуганы настолько, что предпочли смерть расследованию. Это не исключение. Капитаны и стармехи нередко говорят: „Пошло оно все к чертовой матери! Лучше со скалы броситься в воду, чем встречаться со следователями, которые пришивают тебе обвинения. Заставляют выходить в море на неисправном судне, а потом тебя же за это наказывают."

О другом случае рассказал мне мой приятель Володя Журавлев — капитан небольшой мурманской плавбазы, вернее, транспортного рефрижератора „Витус Беринг", используемого для приема рыбы от малых судов.

Он работал где-то около Фарерских островов. Работая, как обычно, и в шторм до предела, они попробовали разгружать небольшой СРТ. Но траулер стало так бить о борт плавбазы, что помяло ему борт. Его пришлось отогнать от борта.

Капитан траулера после этого решил доловить рыбы до полного груза, а потом спрятаться от шторма у островов. Но во время промысла на помятом, кажется левом, борту траулера разошелся шов – трещина оказалась как раз на стыке борта и палубы. Ее попытались заделать, но не смогли, так как трюм и палуба были завалены бочками с рыбой.

Траулер был низкобортный. Его захлестывало. Вода стала набираться в трюм. Видя угрозу, капитан запросил о помощи у своих.

Послали „Витуса Беринга", который взял аварийный траулер на буксир.

Как потом мне рассказывал капитан Журавлев, он предложил капитану СРТ снять команду, состоявшую из 25 человек, радировал: „Давай, перебирайся с командой ко мне на борт!"

Но тот испугался: „Что ты! Разве можно бросать судно!"

Хотя команда все равно ничего не делала, так как не в состоянии была закрыть дыру, капитан боялся отдать ей приказ покинуть судно. Они поодевали на себя спасательные жилеты, а чтобы кого-нибудь не смыло, связались друг с другом концом.

Картина получилась глупейшая: один капитан, который спасает и тащит на буксире аварийника, не может настоять на его оставлении, другой капитан не решается дать разрешение команде об эвакуации судна и сам боится покинуть его, хотя оно обречено.

Капитан Журавлев надеялся дотянуть аварийный траулер до одного из портиков или фьордиков Фарерских островов, но не дотянул. Траулер нырнул в волну – настал критический момент, и судно быстро пошло ко дну. В этот момент один из двадцати пяти связанных между собой в пучок, в гроздь, людей зацепился за что-то, и всех их на глазах у капитана Журавлева затянуло под воду.

Так погиб целый экипаж из-за психологической настроенности, которую создают капитанам.

На капитана Журавлева пробовали свалить вину, обвинить его в гибели буксировавшегося им траулера. Вызывали на следствие в Москву, в министерство. Но вроде ему удалось как-то отбиться. Когда я с ним встретился в Мурманске, он чувствовал себя плохо. Сначала боялся и рассказывать. Но потом мне потихонечку удалось разузнать от него обстоятельства дела.

Причины гибели тут совершенно ясны: разве можно, как это у нас делают, держать помятые и побитые суда в море?

Еще больше наших судов гибнет на Дальнем Востоке. Вот несколько примеров.

1 января 1967 года у американского острова Унимаг в Беринговом море (Алеутские острова) затонул рефрижератор № 10, получивший пробоину в отсеке машинного отделения, причем поспешивший ему на помощь траулер „Суздаль" отверг предложение о помощи со стороны американских спасательных вертолетов, прорадировав: „Мы и сами в состоянии справиться!"

В результате этого погибли 33 из 83 человек команды.

Вспоминаю еще одну трагическую историю, о которой вынуждена была писать и советская пресса. Там же, в Беринговом море, около островов Прибылова в январе 1965 года, попав в обледенение, затонули сразу четыре СРТ – „Себеж”, „Бокситогорск”, „Севск” и „Нахичевань” – удалось спасти лишь одного моряка.

Эти четыре траулера – маленькие низкобортные суда, вообще не приспособленные для работы в открытых северных морях, где поблизости нет убежищ под берегом. Мне как моряку совершенно ясно, что посылка их на промысел в условиях северо-восточных морей, где в один день погибло сразу четыре таких судна, – вообще преступление. Катастрофа в Беринговом море – яркий пример преступности власти, а также ответственного начальства, которые посылают в открытое море, да еще в северные широты, суда, не приспособленные к плаванию в этих районах, и ради чистой наживы рискуют жизнями подчиненных им людей.

Мне лично дважды приходилось попадать в обледенение. Один раз на большом траулере, и тем не менее я чувствовал полное бессилие, потому что ничего нельзя сделать.

Другой раз на траулере „Курейка” мы возвращались от берегов Шпицбергена. Тогда и шторм вроде был небольшой, а просто судно понемножку захлестывает водой, и оно обрастает льдом. Лед такой сырой, как губка, – его ни ломом, ни лопатой не возьмешь, судно начинает все больше и больше кренить на один борт, и чувствуешь, что оно теряет устойчивость. Мы начали погибать...

К нашему счастью, по дороге попался остров Медвежий, за который удалось спрятаться.

Нечто подобное произошло и с четырьмя траулерами в Беринговом море. Тем не менее суда этих типов продолжали и дальше посылать к северным берегам Канады, Аляски, Алеутских островов.

А вот еще один случай. Однажды я был у себя на родине, во Владивостоке. Зашел как-то вечером в ресторан поужинать.

Узнаю там своего старого наставника – старшего механика Белобородова. Старик сидит один, понурившись. Бутылочка у него на столе и графинчик... Здороваюсь, спрашиваю:

– Что с тобой, „дед"?

– Садись! – говорит, а у самого на глазах слезы.

– Что такое? – спрашиваю.

– Да вот, понимаешь, утонул пароход. Только что нас в порт привезли...

И рассказывает горькую историю.

Он плавал стармехом на небольшом грузовом пароходе „Ладо Кецховели". Однажды обнаружилась трещина в фундаменте котла. Как полагается, немедленно доложил своему начальству – в технический отдел, капитан тоже рапортует в службу эксплуатации пароходства: „Судно в аварийном состоянии!"

Трещина в фундаменте котла – очень опасная вещь, так как фундамент расшатывается, стяжки и бандажи могут полететь, и котел сдвинет с фундамента. Огнетрубный был котел. Взрыв такого котла – страшная штука! У нас кто-то из механиков подсчитал, что взрыв огнетрубного котла тонн на 36–40 равен примерно взрыву 10–15 тонн тринитротолуола. Не знаю, верно ли это, но во всяком случае, если такой котел взорвется, – судно разнесет в щепки.

Несмотря на это, в техническом отделе старшему механику говорят: „Никаких разговоров о немедленном ремонте быть не может! У вас очень важный рейс – надо везти бумагу с Сахалина за границу!"

А начальник службы эксплуатации закричал на капитана: „Прекратите срывать мне план! (Как всегда – план! – В. Л.) Отремонтируете потом, когда будете в графике на ремонт. Ничего страшного! Вы еще можете походить..."

Ну, раз им сказали, что ничего страшного, они пошли на Сахалин, взяли бумагу, вышли в море и... влетели в тайфун.

Известно, что такое тайфун на Дальнем Востоке. Это пострашнее наших мурманских ураганов: волна высотой 12–14 метров, а иногда даже 16–18 метров, ветерок – метров 35–40 в минуту. Волна в Японском море очень свирепая и неприятная, поднимается такая „толчея" – японцы называют ее „сейши". Волны пляшут на месте, и пароход трясет, как на пружине.

Вот тут они и получили ту самую „неприятность", которой старший механик боялся: пароход стало валять, трещина в фундаменте разошлась еще больше, и котел сдвинулся с места. Его немедленно вывели из строя, загасили. Некоторое время еще „парок" держался, но от главной машины его отключили, и судно потеряло ход...

Без „ходу" „Ладо Кецховели" начало заливать, валять с борта на борт. Так как не могли его удержать носом против волны, борты подставляли себя ударам волн, волны перекатывались через судно. Где-то ударило два-три раза, сорвало брезенты трюмов, и вода залила трюмы. Откачивать было нечем, так как энергии не было. Судно приобрело крен и

стало гибнуть... Ничего не оставалось, как давать „SOS".

К счастью, рядом оказался кто-то из наших, кажется, пароход „Восток" с капитаном Смирновым – лихой такой дядька.

Он подскочил первым, но уже больше ничего не оставалось, как снимать людей, так как судно тонуло.

А как снимать? Шлюпками в такую погоду не снимешь и наладить переправу с борта на борт невозможно, дело было ночью. Поэтому капитан „Востока", калеча свое судно, стал подходить к „Ладо Кецховели" с кормы и тыкать о него носом.

Ткнется в корму, его подбросит на несколько метров, потом опустит, и возникает мгновение в течение 1–2 секунд, когда палуба выравнивается. „Восток" бьется – калечится металл о металл – мнет свой нос, но тем не менее в этот момент люди с „Ладо Кецховели" перепрыгивали к нему на бак. Однако один кочегар не рассчитал – когда он собрался прыгнуть, суда сложило, металлический планшир загнуло и прижало ему ноги...

Тут старший механик-старик (ему лет 60 было), у которого нервы уже ни к черту, не выдержал, разрыдался. Рыдая, продолжал рассказывать:

– Парень кричит: отрубите ноги или убейте меня! Страшно тонуть! Убейте меня или отрубите ноги!

Но кто там будет ему ноги рубить? Тут мгновения остались, чтобы самим спастись! Короче говоря, вся команда успела перепрыгнуть, он остался один, и через полчаса „Ладо Кецховели" ушел на дно с живым человеком на палубе...

Конечно, печальная история: вытолкнули в море неисправное судно. Ну, Бог с ним, произошел грех,

однако наша пропаганда к тому же, как обычно, еще и начала лгать, обыгрывая этот случай как „героический".

Как-то листаю журнал и натыкаюсь на рассказ некоего Константина Бадигина о „героической" гибели „Ладо Кецховели".

Естественно, в этом рассказе не упоминалось, что судно в аварийном состоянии вытолкнули в море с риском для жизни людей, а лишь описывалось, что „Ладо Кецховели" якобы попал в шторм, у него вышел из строя двигатель, и он начал тонуть. Дальше шла полуправда: подошло другое судно спасать, люди прыгали и прищемило человека... А затем полная ложь: „...но наши моряки бросились назад, побежали в машину, схватили какие-то „домкраты" и, отжав загнувшиеся листы, спасли человека..."

Случайно я знал автора этой фальшивки, капитана Бадигина, которому сразу следовало идти не в море, а в КГБ. Моряк он был никудышный, и, пока плавал, – плакали в пароходстве. Грехов он натворил много, но снять его было нельзя – „герой".

В капитаны попал Бадигин случайно – несло его „на волне". Он был выдвинут прямо из вторых помощников.

Когда-то советские газеты были полны сообщений о „знаменитой" зимовке парохода „Седов" в арктических льдах. На самом деле его заставили прозимовать в „полярке" две зимы по глупости: загнали в полярное плавание, он не смог пройти через Северный морской путь, попал во льды и пришлось ждать следующего лета. Но и на следующее лето не послали ледоколы его освобождать, а сказали: „Выбирайтесь сами!.." Он и на второе лето не вышел и опять на зимовку остался. Вот тут забеспокоились,

самолетами сняли команду, оставив лишь несколько человек со вторым штурманом Бадигиным – пароход караулить во льдах. Они из парохода „избу" сделали, поставили „камелек", топили его и грелись – он стоял без движения, со спущенными парами.

Дело было при „отце народов" и „благодетеле". Начальство испугалось сказать правду и состряпало для „отца народов" такую туфту, что пароход якобы послан в „героический поход", на зимовку. „Отец народов" решил: „Раз герои – надо наградить!"

Героев наградили, и наш Костя таким образом попал в капитаны. После окончания войны он ходил между Германией и Советским Союзом, возил „трофеи", был замешан в мародерстве, чуть не попал под суд. Дело замяли, а его потихонечку с флота подвинули в научно-исследовательский институт. Вот тут он и стал „писателем": написал какую-то историю о своей зимовке в Арктике, потом – не знаю, кто ему помог, – написал книжечку „Путь на Грумант", что-то о наших северных моряках и о приоритете открытия Груманта (Шпицбергена) русскими и... попал в Союз писателей!

Я эту книжечку листал: обычная пропагандная жвачка с ура-патриотизмом – „мы, русские, где угодно пройдем!".

А вот еще один тип аварий. Я в то время работал на БМРТ „Куприн", который принял от капитана Богомолова, снятого с должности за неугодные режиму высказывания, и тут у меня произошла „особая" авария. Если разобраться, и эта авария случилась по вине нашего начальства. К счастью, финал – не трагический.

В том рейсе мы поработали здорово, рыба ловилась хорошо, и к концу рейса, когда заканчивали набор последнего груза, чтобы идти с ним в порт, с берега пришла „телега": „Ввиду хорошей промысловой обстановки вам следует сдать груз на плавбазу и продолжать лов!"

После четырех с половиной месяцев работы на море такие приказы сильно бьют по психике. Секс – есть секс, и особенно трудно без „размагничивания" в течение целого полугода молодым ребятам. Все они совсем уже настроились идти домой: у кого жена молодая, кого подруга ждет. Тут уже не до рыбы и не до денег. Психика у всех – на пределе, да и физически люди повыдохлись, а тут такой „пряник" пришел! Трудно, помню, было мне уговорить ребят. „Домой! – кричат. – Не будем выгружаться!"

Кое-как уговорил их остаться еще на двадцать суток. Примерно за это время, как я и рассчитал, набрали мы еще один полный груз. Собираемся в порт, а тут опять телеграмма: „Остаться еще на двадцать дней!"

Тут уж и я руки опустил. „Чего, – думаю, – ребятам-то скажу?" Пока я раздумывал, по судну пошел „слушок" о „новой заботе партии и правительства".

Собираю общесудовое собрание, чтобы уговаривать команду. Кстати, у этого „аппендикса партии" – профсоюза – все есть на бумаге: и правила охраны труда, и трудовой договор. По этому коллективному трудовому договору мы не имеем права находиться в море больше четырех с половиной месяцев. Но все это не выполняется.

На собрании все понуро молчали. Я обрисовал ситуацию. Люди пошипели немного, но в общем продолжали работать. Однако, когда в трюмах уже поч-

ти не оставалось места для грузов и дело шло к выгрузке, вдруг сломалась траловая лебедка – выкрошились зубья главной шестерни. Шестерня большая – примерно 1 м 20 см в диаметре. Запасных таких у нас нет. Это уже – авария!

Ко мне в каюту приходит тралмейстер и кладет на стол стальную свайку. Свайка – заостренный кол или ломик, применяемый для работы с тросами, для сращивания их.

– Вот! – говорит тралмейстер. – Заложил ее кто-то в шестерню, пустил лебедку, и посыпались зубья...

„Ух! – думаю. – Труба дело! Это же саботаж! Тут и КГБ, и другие „радости жизни" появятся... Вижу их заранее. За саботаж пересажают половину экипажа".

Дело надо было затереть.

Срочно вызываю к себе „деда" (так называют стармехов на русском флоте, независимо от их возраста). Подумали мы, подумали, и сотворили „технический акт" на „скрытый дефект, возникший при отливки шестерни". „Раковины", „пузыри" какие-то выдумали, потом заложили отломанные зубья в воду на палубе, чтобы они заржавели и нельзя было разобрать причины поломки. В общем, затерли дело.

Комиссара мне прислали пьянчужку, любившего за чужой счет выпить, и он не особенно в это дело вникал. Ему ведь тоже высвечивала „радость" в случае саботажа, если бы дело вскрылось.

Ничего не оставалось, как идти в порт. Все хорошо сошло. Но, как у нас полагается, запасных шестерен в порту не оказалось и отлить сами на верфи не смогли, хотя в Мурманске такой мощный флот и солидная техническая база. Пришлось заказывать

шестерню в Польше, и нас послали на два рейса работать в Баренцевом море, у берега, как морозильщик: принимать с малых траулеров и морозить сельдь и теску.

Так команда отреагировала на издевательства начальства.

Таким образом, вырисовываются четыре основных причины частой гибели советских судов и их экипажей:

Во-первых, психологический настрой капитанов; они, в результате установленных властью порядков, не решаются спасать команду и сами спасаться, поскольку боятся, чтобы их не обвинили в том, что брошено судно, когда его еще можно было спасти, а за это их строго накажут;

во-вторых, некачественный ремонт;

в-третьих, посылка в море заведомо неисправных судов;

четвертая причина, как при трагедии в Беринговом море, та, что ни советское правительство, ни ответственное начальство не заботятся о безопасности людей, а думают лишь о том, чтобы любой ценой добыть как можно больше рыбы, заработать как можно больше валюты на фрахтовых операциях.

А примеры приведены мной для того, чтобы читатель мог и сам уловить эти причины.

ЛЮДИ МОРЯ

Всех гражданских моряков обычно принято относить к сравнительно обеспеченному слою советского общества. В действительности же сюда лишь частично можно отнести торговых моряков: поскольку они имеют возможность регулярно бывать за границей, их строго отбирают и у них стандарт жизни выше среднего советского, потому что, как я уже писал, им выплачивают крохи конвертируемой валюты.

Все моряки загранплавания получают так называемые „паспорта моряка" с „визой № 1", дающей им право выходить на берег в иностранных портах.

Выдача визы на загранплавание связана с очень сложной процедурой. Ее ждут не менее года. Нужны поручительства трех членов партии. Перед „открытием" „визы № 1" КГБ производит строгий отбор, проверяет и родственников и связи. Человек должен быть, по их понятиям, чистым, не должен иметь никак знакомств и родственников за границей, иметь семью – в качестве заложников – и многое другое.

Каждому, получающему „визу № 1" дают предварительно подписать целую серию обязательств с перечислением запретов, а также кар за их нарушение (например, обязательство соблюдать правила поведения советских граждан за рубежом, предупреждение о том, что самовольный уход с судна в заграничном порту является изменой родине и влечет за собой репрессии родственников и т. д.). В заключение

процедуры партком проводит с каждым кандидатом беседу – наставляет, запугивает. Иными словами, материальные преимущества достаются моряку ценой такого психологического давления, которое долго выдержать очень трудно.

Моряки рыболовных флотов еще более бесправны. Они делятся на три категории: имеющих „визу № 3" – с правом плавания только в прибрежных водах Советского Союза (в последнее время ее перестали давать); имеющих „визу № 2" – паспорта моряку не выдают и не разрешают выходить на берег в заграничных портах; и счастливых обладателей „визы № 1", выдаваемой на тех же условиях, что и торговым морякам. Однако и „счастливчикам", в связи со спецификой работы наших рыболовных судов, в заграничных портах удается бывать редко, а значит, и валюты им на руки почти не перепадает. Из номинально заработанной валюты рыбакам выплачивают только 40 %. Остальное же – чеками Внешторгбанка, для отоваривания в спецмагазинах.

Труд рыбаков, как я уже писал, невероятно тяжел, и на рыболовном флоте сильная текучесть рядового состава. Его приходится пополнять за счет случайных людей, набираемых вербовщиками, которые соблазняют длинным рублем и морской романтикой. Это – колхозники, сбежавшие из колхозов, демобилизованные солдаты, не желающие возвращаться в деревню, выброшенные жизнью из общества люди разных профессий и судеб, даже освободившиеся зэки. В последние годы набор на рыболовный флот стали производить через „Бюро по трудоустройству" (биржи труда, как их называют за границей), открытые во всех городах страны. Эти бюро, подчиненные местным партийным инстанциям,

неохотно расстаются с рабочей силой, которая нужна на местах, и посылают на рыболовный флот самых худших, тех, от кого хотят избавиться.

На особом положении комсостав. Кроме помполитов, это – специалисты, работа на судне – их постоянная профессия. Поступая в мореходные училища, они готовились оставаться на море всю свою жизнь. Их больше других давит ложь, моральный и психологический гнет парткомов и КГБ, а уйти им, как правило, некуда – что будешь делать на берегу? Командному составу больше, чем простым морякам, приходится лгать, при этом зная, что окружающие чувствуют ложь.

Не думал раньше, что ложь может действовать не только на психику, но и на физическое состояние человека. Поработав на торговом флоте, понял, что может! Кошмарное ощущение – когда проталкиваешь в жизнь неправду, то, во что сам не веришь, наносишь вред и людям, и своей собственной совести. Когда появляется такое чувство, то нервы совершенно расстраиваются: не можешь ни дома жить, ни в плавании с людьми находиться.

Вероятно, не все так чувствительны. Есть у нас и такие, кто с удовольствием распространяет ложь и делает на этом карьеру. Но думаю, многих совесть тихонько, но будоражит, а потом, вдруг, настолько переполняет всего, что уже не можешь повторять ложь ни людям, ни жене, ни детям, прямо заболеваешь от лжи.

Особенно тяжело в Советском Союзе в этом плане тем, кто занимает руководящее положение. Им приходится на каждом шагу лгать людям и самому себе, а лгать самому себе бесконечно нельзя. Благо тому, кто в такой переломный момент получит воз-

можность, как я, наберется смелости, как другие, и решительно порвет с царством лжи.

Однако многих советских руководителей система ломает, заставляет задавить совесть, и они делаются страшными людьми, потому что, задавив собственную совесть, человек давит и свое „я", свою душу. Такой человек начинает до отказа закручивать гайки, давить других, становиться безжалостным. Подобных людей немало в нашей стране.

Есть среди моряков и категория людей, жадных до хорошей жизни, стремящихся выдвинуться, прекрасно разбирающихся в обстановке, видящих порочность строя, но тем не менее мирящихся с существующим положением или даже горлохватничающих, проявляющих политическую активность, выступающих с речами на собраниях, рвущихся в партию, чтобы таким образом сделать карьеру.

С такими „ораторами" нередко происходят смешные недоразумения, так как они, в своем усердии, часто не задумываются над тем, что говорят, и у них нередко получается невпопад. Вспоминаю эпизод на митинге Мурманской судоверфи по случаю создания Варшавского пакта, рассказанный мне женой. Кто-то из партийного начальства объяснил положение: „В ответ на происки империалистов из НАТО мы вынуждены создать оборонительный пакт..." Потом спросили: „Есть еще желающие высказаться?"

И вот вылезает какой-то „записной" оратор на трибуну и кричит: „Дорогие товарищи! Мы здесь перевыполняем нормы, не покладая рук работаем на дело мира, а там, в Варшаве, эти гады засели и нам мешают..."

Его сдернули с трибуны: „Стоп! Замолчи! Не туда гнешь!.."

Разного сорта люди пробиваются на верхи и формируют „актив" сторонников власти. Они беспринципны и безжалостны, понимая, каким некрасивым путем пробиваются в жизни, не уважают ни себя, ни тем более других, готовы создать себе благополучие на чужих костях, доносить на людей...

Верхушка власти такими людьми довольна, ее не беспокоит их интеллектуальный и образовательный уровень. Им наскоро дают какое-нибудь образованьице, привешивают ранг, и они, нахватавшись „верхушек", ничего как следует не знают, но всем командуют. Больше всего подобных людей в партийных органах и в КГБ. Идут они и в милицию, хотя в милиции служить считается позорным.

Как-то отдел кадров направил ко мне на судно этакого бравого, подтянутого армейского старшину. На груди – куча значков: отличник боевой, политической и прочей подготовки. Парень, придя впервые на пароход, хотя этого и не требовалось, постучался ко мне в каюту, вошел подтянутый, в чистенькой гимнастерочке, взял под козырек и доложил:

– Товарищ капитан! Демобилизовавшийся старшина такой-то прибыл в ваше распоряжение для работы по направлению отдела кадров!

Хотя это и не принято, раз уж пришел, думаю, поговорим.

– Здравствуйте! – говорю. – Садитесь! – Расспрашиваю: – Кто такой? Откуда?

Отвечает:

– Был призван в армию, служил сверхсрочно, потом демобилизовался и решил у вас поработать...

Вижу, парень оставляет приятное впечатление: исполнительный, крепкая, спортивная фигура... Но что стало с ним суток через 15 работы на море!

Приходит опять ко мне, плачет самыми настоящими слезами и умоляет:

– Спишите меня...

– Как я вас могу списать? По какой причине? Вас же прислал отдел кадров!

Он снова в слезы:

– Не могу я... Не по мне эта работа... а потом мне к маме надо ехать, у меня мама – старушка (на жалость бьет)...

„Ладно, – думаю, – Бог с тобой!" Хоть и тяжело с неполным составом в рейс выходить, а выпросить в отделе кадров лишнего человека очень трудно, – списал его. Переживем как-то.

Обрадовался, благодарит:

– Еду прямо к мамочке. Ноги моей здесь, в Мурманске, не будет...

Прошло несколько месяцев. Ребята мои, посмеивавшиеся над тем, что бравый старшина на поверку в море оказался таким „жидким", рассказывают:

– Вы знаете, Кириллыч, а мы видели этого старшину... Пристроился человек в милиции и даже звание уже получил: старшина милиции!

Потом и я его тоже встретил – в форме по городу ходит.

– Ну и как? – спрашиваю. – Зачем же вы меня обманули? Нехорошо! Вы же сказали, что вам надо обязательно ехать в Донбасс к матери...

– Да, вы знаете, так уж получилось... Вижу, что не создан для вашей работы. А в милиции – как раз по мне. Меня уже и на курсы следователей посылают...

Я все понял и представил себе, что выйдет из этого парня. В армии он был строгим, требовательным старшиной и будет таким же следователем. Для работы он действительно не создан, зато научился шагать через трупы, калеча других, подниматься вверх по служебной лестнице. К сожалению, есть и такие в нашем народе. Им легче сознательно вколачивать в головы людей ложь, чем работать. Правда, с годами эти люди немного мягчеют, но и то лишь по форме поведения, а работу свою продолжают выполнять. Просто нет у них больше былого усердия и активности. Когда у него появляются на плечах майорские погоны – два просвета с большой звездой, – это уже важный дядя и ему особенно усердствовать не надобно. Это – обыкновенные служаки, не претендующие на идеализм и даже не считающие нужным как-то оправдывать свое поведение.

Таким был, в частности, и оперативник-гебист, занимавшийся моим делом, когда меня сняли с плавания. Он цинично мне объяснил, когда я просил разрешить мне плавать:

– Да что, мне разве не ясно, что ли, какие у тебя мысли и чего от тебя можно ждать? Я открою тебе заграничную визу, а ты уйдешь, обязательно уйдешь! Зачем же мне отвечать?

Я рассмеялся тогда:

– Как вы можете говорить такие вещи!

– И для чего мне это, собственно, надо? – продолжал он. – У меня положение, хороший оклад и пенсия прекрасная вырисовывается. Зачем мне всем этим рисковать? Чего мне считаться с твоими нуждами и заботами? У меня свои заботы!

Конечно, бывает, что и у них до сердца достает... Большинство моряков видят всю эту жизнь и стара-

ются чем-то отвлечься, чтобы временно забыть про совесть, найти себе какое-то отвлекающее „хобби". Но в Советском Союзе нет большого выбора „хобби", и это там нередко – опасное дело, как говорят: „Сегодня „хобби", а завтра – государственное преступление".

Многие кидаются в накопительство, или, шутливо выражаясь, – в „буржуазную идеологию": стараются достать красивую, „стильную" одежду, сколотить собственный домик, развести кур или гусей и прочее „подсобное хозяйство", наконец, уходят в семью, в быт, а кто и в пьянство.

Частным образом встречаются редко, потому что при встречах надо разговаривать. А о чем будешь говорить? О том, о чем говорят на работе? О чем пишут в газетах и вещают по радио? Противно – язык как-то не поворачивается на такие разговоры в нормальной домашней обстановке. А если нельзя говорить правду, говорить, о чем думаешь, то тогда зачем и встречаться?..

В Риге я сначала пробовал бывать в компаниях, куда меня приглашали, и сам приглашал. Если у тебя в гостях двое – еще можно поговорить: постонешь немножко, пожалуешься, покритикуешь. Но зайдешь чуть дальше положенного, и твои собеседники уже смотрят на тебя с опаской, боятся участвовать в разговоре. Даже вдвоем, чтобы поговорить откровенно, надо быть хорошо знакомыми, проверить друг друга и доверять. В Мурманске в этом отношении было лучше, чем в Риге. Там старые моряки понимали друг друга с полуслова...

Я не единственный, кто не выдержал такой жизни. Знаю и других капитанов, моряков, порвавших с ней, каждый по-своему.

Помню одного хорошего рижского капитана (не хочу называть его фамилию). Он стал увлекаться религией, ходить в церковь, читать религиозную литературу. Его на этом прихватили и донесли. Жена начала на него жать и требовать, чтобы он порвал с религией. Он наотрез отказался:

— Оставь ты меня в покое! Чтобы я всю жизнь проталкивал партийные директивы! Не буду!..

В результате — разрыв с семьей. Само собой разумеется, плавать ему больше не разрешили. Существует такой порядок — моряков, в наказание снятых с плавания и сидящих на берегу, посылают в колхозы на уборку картошки и прочего. И этот верующий капитан ездил в колхозы на полевые работы. Однажды я разговаривал с ним и увидел, что тем не менее он чувствует себя хорошо, как-то раскрепощенно, вот так, как я сейчас чувствую себя на свободе.

Другой старый и тоже хороший капитан Рижского тралового флота отказался плавать капитаном после того, как партком стал вмешиваться в его личную жизнь. Его обвинили в бытовом разложении и, угрожая снять с должности, предписывали, на ком он должен жениться, а на ком — нет. Это обозлило его.

— Плевал я на ваше капитанство! — заявил он секретарю парткома и стал плавать вторым помощником.

А вот судьба одного замполита. Дело было в Мурманске в шестидесятые годы. Выйдя на палубу после швартовки, я обратил внимание на незнакомого пожилого человека, подметавшего палубу,

убиравшего судно: интеллигентный вид, хотя и одутловатое, но чисто выбритое лицо, старенькая военно-морская офицерская шинель, аккуратно застегнутая на все пуговицы и даже с хлястиком – не похож на обычного портового бродягу, „бича", как их называют моряки.

Не видя вахтенного, я обратился к нему:

– Кто вы такой? Что вы тут делаете?

– Здравствуйте! – отвечает. – Я помогаю...

Дальше по его речи вижу, что человек действительно интеллигентный. В то время я, как губка, впитывал судьбы людей и заинтересовался им, приглашаю:

– Давайте зайдем ко мне! Я хочу с вами поговорить.

Заходим в каюту, и он рассказывает свою историю. Он был заместителем начальника политотдела Краснознаменного Балтийского флота и имел звание полковника (замполиты на военно-морском флоте носят морскую форму, но имеют сухопутные звания). После XXII съезда партии он загорелся и, по его словам, стал разоблачать „культ личности" и требовать: „Пора перестраивать работу, переходить к ленинским нормам!"

Однако в партийных органах и в политотделах понимали, что „ликвидация культа личности" – пропагандный лозунг, „кость", брошенная народу, а на практике следует продолжать зажим. Поэтому у него начались схватки с руководителями. Ему состроили какие-то козни, влепили строгий выговор за „непонимание роли партии" и „искривление партийной линии", уволили досрочно в отставку.

Он остался членом партии, однако не успел дослужиться до пенсии и накопить столько денег, что-

бы и в отставке жить безбедно. Будучи флотским „бонзой", он раньше ни в чем не нуждался, был женат и было у него двое взрослых детей – студентов. Но когда уволился с военно-морского флота, денег стало не хватать. Устроился помполитом на Балтийский торговый флот. И тут надо было случиться беде: в первом же рейсе куда-то в Южную Америку с судна ушли два моряка и стали невозвращенцами. Когда судно вернулось из рейса, во всем обвинили его: „Ты виноват! Недоглядел... И вообще у тебя – расхлябанность! Ты и раньше имел партийные взыскания – за это тебя и из военно-морского флота выгнали. С твоим „либерализмом" ты распустил экипаж, толкнул людей на измену родине!.."

Если бы у него раньше не было партийных взысканий, то он бы отделался строгим выговором, а тут – исключение из партии.У нас известно, что лучше вообще в партию не вступать, чем быть выгнанным: остаешься с клеймом на всю жизнь. Специальности у него – никакой. На работу никуда не берут – кто возьмет исключенного члена партии, да еще и по политическим мотивам?

Начались материальные трудности и семейные неприятности. Семейка, видимо, у него оказалась мелкая. Когда его обвинили в уклонах, дети и жена испугались и от него отказались. А сердце у него было больное... Он „покатился" и докатился до Мурманска (это обычно, что такие „выброшенные жизнью" люди подаются на Север).

Однако и там его никуда не хотели брать: человек больной, разнорабочим работать не может. Вероятно, смог бы устроиться матросом в прибрежном плавании, но по состоянию здоровья плавать не

мог – комиссию не прошел: что-то с сердечными клапанами – хлопают здорово... А жить не на что и спать негде. Просто беда!

Однако наши моряки – народ сердобольный. Выписали ему какой-то липовый пропуск и протащили его на территорию порта. Когда я его встретил, он жил уже восемь месяцев, не выходя из порта: подменял нелегально вахтенных матросов, переходя с уходящих траулеров на пришедшие, делал уборку, подметал палубы. Его знали, кормили, может быть, даже какие-то деньжонки подбрасывали...

О своей судьбе он рассказывал без злости, без экспрессивных выражений, ровно, спокойно, с каким-то отсутствующим взглядом, как бы уходя в себя, и в заключение процитировал Екклесиаста: „Все суета и томление духа!"

– Не в том, что у нас делается, смысл человеческой жизни, – стал он потом объяснять мне, – а в любви, доверии друг к другу. Не надо ничего людям навязывать, не надо подсовывать им никаких идей, а нужно лишь воспитывать у них любовь к ближнему...

В общем, высказал уже не партийное кредо, а верующего человека.

Я пригласил его выпить водки, он отказался. Мы пили кофе и проговорили до полуночи.

А вот еще одна сломанная жизнь. Вспоминаю Харитонова Васю. Был такой у меня матрос, замечательный работник.

Алкоголиком назвать его нельзя, потому что по месяцу в рот спиртного не брал. Но приходим в порт, он покупает пару поллитровочек, закуску какую-то на базаре, садится в каюте и так всю стоянку

проводит: не шумит, не скандалит, а потихонечку рюмочку выпьет, закусит, и думает человек...

Я обратил на него внимание потому, что был он такой спокойный, уравновешенный. Как-то захожу к нему в каюту. Сидит один, бутылочка на столе... А сам он не то что пьяный, а под хмельком. Разговорились.

Оказывается, до войны он работал в Москве преподавателем средней школы, его жена и сейчас там завроно. Всю войну прослужил боцманом на торпедном катере — на Северном флоте. Рассказал мне, как проволокла его судьба.

Какой моряк не представляет себе, что значит — прослужить всю войну на торпедном катере!

Стал мне рассказывать Вася, как трудно было воевать на Севере на маленьком катере, как на его глазах гибли люди, как он дважды взрывался и уцелел только потому, что боцман сидит на носу у турели, и если катер взрывается, то с носа можно упасть в воду и из воды подберут другие катера.

Раскрывает передо мной чемоданчик и достает набор орденов и медалей, 9 штук, завязанных в носовой платочек: Боевого красного знамени, 3 — Отечественной войны, Красную звезду, медали...

Это был истинно русский человек — не член партии. Ему предлагали вступить — отказался.

— Чего ты домой не поехал, Вася? — спрашиваю. — Запил, что ли? Пьянство помешало?

— Нет! — говорит. — Не пьянство помешало. Возвращаясь в Москву, ожидал, что произойдут перемены, а увидел, что все осталось по-старому: никаких изменений и кругом обман... Больше того, жена совсем оголтелой стала: даже дома, в кровати, стала чи-

тать мне партийные проповеди, а я никогда в это дело не верил...

Однажды мы его уговорили:

– Вася, нельзя же так дальше! У тебя диплом преподавателя, а ты тут матросом работаешь...

Приодели его и отправили в Москву, но он через месяц вернулся:

– Нет! – говорит. – Не могу! Не по мне эта жизнь! Сплошной обман! Не могу я жить там – в столице. Чему детей заставляют учить: все пропаганда, все ложь! Противно! Я лучше уж здесь один в каюте пересижу, сколько мне отпущено – столько и проживу...

Плавал у меня еще помощник рыбмастера – армейский старший лейтенант-фронтовик, вологодец, тоже бывший учитель, и жена у него – сельская учительница. И он не захотел работать у себя в вологодской школе и повторял, когда подопьет:

– Не хочу поддерживать эту власть! Не буду больше проповедовать ее идеи! Буду просто жить!

Бросив семью, он уехал в Мурманск, поступил к нам на траловый флот. На стоянках ночевал только на пароходе.

В трезвом виде это был очень интересный человек, красиво рассказывавший о быте вологодской деревни, о вологодских нравах, о народном творчестве, о северной природе. Обычно он не раскрывался до тех пор, пока не вспоминал о коллективизации и о страшной жизни в колхозах. Тут его надо было уводить от этой темы, иначе он срывался, при слове „колхоз" скрежетал зубами, а если напивался, то приходилось держать, так как он отправлялся „громить помполитов", выслеживал их и бил,

чем попало. Однажды он „допрыгался": напившись, выследил одного помполита, ударил поленом по голове, прибил до полусмерти и получил за это семь лет.

Работал у меня на „Курейке" вторым механиком еще один северянин – Петя Некрасов, родом из-под Архангельска, кончивший архангельскую мореходку. Тоже работяга-парень, приятный и очень скромный.

Петя Некрасов очень живописно рассказывал о своей родной северной деревне, о семье, о бедности, в которой рос, о том, как мать с отцом – простые деревенские люди – бились ради того, чтобы дать ему образование: днем работали в колхозе, а по ночам ходили выслеживать и убивать волков, потому что тогда за убитых волков платили премии и на этом можно было заработать немного денег, чтобы прокормить семью.

Петя, когда был холостяком, тоже во время стоянок жил на пароходе. Снабжение у нас – никуда не годное, на стоянках на маленьких траулерах вообще не готовили и питаться как следует он не мог: схватит на ходу чего-нибудь старого или полусырого – кусок рыбы или черствого, заплесневелого хлеба – вот и вся еда. Проживет так 3–4 стоянки, потом в море – там тоже с питанием не густо. Заработал себе язву желудка. Пришлось ложиться на операцию. Операция длилась 9 часов, и он под ножом умер. Ему не было и тридцати лет.

В заключение расскажу о трагедии одного капитана-еврея. Был в Риге такой капитан Эйдельман. Заслуженный, способный капитан. Грамотный, дело-

вой человек, знавший три или четыре иностранных языка, член партии, имевший немало наград – на груди колодка орденов.

Капитан Эйдельман плавал на небольшом сухогрузике, ходившем вокруг Европы – Франция, Англия, Средиземное море. Наши недоучки и выскочки завидовали ему, его образованности и деловитости, любили проезжаться на его счет. Он решил переселиться в Израиль. Хотя и мог, не стал делать это незаконным путем, а поступил так, как требуют советские законы:

– Если вам что-то нужно, вы всегда можете обратиться в соответствующую инстанцию. Хотите уехать за границу, обратитесь в ОВИР, и вам дадут разрешение в соответствии с подписанным Советским Союзом соглашением.

Подает капитан Эйдельман заявление в ОВИР, как полагается, и пишет: „Хочу выехать на родину отцов – в государство Израиль".

И сразу уходит в заграничный рейс. Возвращается. Его немедленно вызывают в партком пароходства:

– Ты с ума сошел! Что ты наделал! Как мог ты подать заявление на выезд в Израиль? Как дошел ты до этого?

– Что же тут такого? – возражает Эйдельман. – Это же нормально! Я еврей и считаю, что у евреев тоже должна быть родина...

– Но ты же коммунист!

– Ну и что же? В чем дело, товарищи? Оставаясь коммунистом, я придерживаюсь мнения, что еврейской нации надо определиться, разделяю стремление тех евреев, которые хотят объединиться в своем государстве. В Израиле тоже есть коммунистическая

партия, я встану там на учет и буду продолжать борьбу за построение коммунистического общества. По крайней мере, не вижу в этом ничего страшного.

– Но это невозможно! Вы же знаете, что там другой коммунизм и другие коммунисты – не наши! После этого мы не можем вас держать в партии.

– Раз так, пожалуйста!.. – Эйдельман выкладывает им на стол партийный билет.

Ему говорят:

– Ну что же, ждите, пока ОВИР будет рассматривать ваше дело. Но вы понимаете, что раз вы исключены из партии, то, естественно, вам нельзя ни плавать, ни работать на флоте.

Эйдельман пытался их вразумить:

– Что вы делаете! Я плаваю всю жизнь, плаваю за границу, и мог бы просто сойти на берег в любом иностранном порту, но я хотел поступить с вами по-честному, следовать законам и постановлениям, а вы меня за это наказываете.

Тем не менее его немедленно снимают с парохода и увольняют, а через некоторое время он получает ответ из ОВИРа:

„В Израиль вы ехать не можете, потому что, как капитан, имели доступ к секретным документам, в частности, к шифровальным таблицам, секретным книгам, инструкциям, секретным данным в области военной организации флота и другим секретным делам..."

Не знаю, что толкнуло капитана Эйдельмана поступить так. Человек он был опытный, умный и не мог не знать, что его не выпустят и такого не простят. Боялся он за свою семью или совесть не позволила просто бросить судно и уйти? Но в результате получилась трагедия. Ему надо было снова посту-

пить на работу, а принимать его никуда не хотели. В конце концов устроился с большим трудом... Есть в Риге артель мелких услуг – называется „Экспресс”. Ее работники на ручных, немоторизованных тележках развозят мебель по квартирам граждан, ходят пилить дрова, мыть окна и пр. Вот эту работу и пришлось делать опытному моряку, образованному человеку!

Представляя себя на его месте, чувствую, что этот человек вынес, как обидно ему было после многих лет самоотверженного труда получить такую расплату. Не знаю, какова его дальнейшая судьба. Надеюсь, что в конце концов он получил разрешение и весь этот кошмар остался у него позади. Очень хотелось бы, чтобы капитан Эйдельман прочел когда-нибудт эти строки, откликнулся и сообщил о своей дальнейшей судьбе.

В июле 1981 г. узнал я, что десятилетние хождения по мукам капитана Эйдельмана кончились. Он сейчас в Израиле и работает на флоте. Счастливого ему плавания. – В. Л.

СОВЕТСКИЙ ФЛОТ НА СЛУЖБЕ ВОЙНЫ

Советская пропаганда много кричит о миролюбии Советского Союза, о борьбе за мир, возглавляемой коммунистической партией. Верховный совет СССР даже принял закон, запрещающий всякую пропаганду войны и милитаризма и предусматривающий строгие наказания за его нарушение. Теперь этот закон внесен, как статья, в новую конституцию СССР. Однако кому не известно, что борьба за мир у нас ведется лишь на словах. На деле Советский Союз – самое милитаристское государство, огромная военная машина. Советские люди, читая этот закон и конституцию, слушая истерические крики о мире, хорошо знают: чем больше партия кричит о мире, тем она интенсивнее ведет подготовку к войне.

Посмотрим, однако, как выполняется на наших рыболовном и торговом флотах закон, запрещающий пропаганду войны и милитаризма.

Торговый и рыболовный флоты постоянно занимаются операциями, вовсе с торговлей и их мирным назначением не связанными. Флоты интенсивно используются для военных, разведывательных целей и инфильтрации коммунизма в другие страны.

Начнем с подготовки комсостава гражданских флотов в мореходных училищах. Не знаю, известно ли на Западе, что каждому, кончавшему в СССР торговое или рыболовное мореходное училище, автоматически присваивается звание офицера военно-морского флота.

Курсанты этих училищ на протяжении пяти-шести лет, наряду с основными морскими и техническими науками – навигацией, астрономией, электро- и радиотехникой, изучением материальной части судов, рыбного и морского дела, – изучают также военно-морские науки и военное дело. В программе гражданских мореходных училищ имеется курс военно-морской подготовки, которому придается очень важное значение и по которому сдается экзамен. В каждом таком „гражданском" училище существуют специальные военные кафедры и военные кабинеты с пособиями и оружием. Преподавание по военным предметам ведут военные преподаватели. Таким образом, специалисты, выпущенные советскими торговыми и рыболовными мореходными училищами, выходят оттуда законченными офицерами военно-морского флота.

Во время учебы курсанты мореходных училищ – будущие штурманы – посылаются на практику в военно-морской флот, занимая должности кадровых офицеров или мичманов. Многие из них после окончания училищ сразу призываются для прохождения службы офицерами на военно-морском флоте. А этого нельзя было бы сделать, если бы они не прошли соответствующей подготовки в гражданских училищах.

Почему все это делается? Ведь в Советском Союзе достаточно военно-морских училищ, готовящих специалистов военно-морского флота. Потому что торговому и рыболовному флотам назначена важная роль в глобальной стратегии КПСС по завоеванию мирового господства и образованию мировой коммунистической системы.

А теперь перейдем к флотам.

Торговый и рыболовный флоты содержатся в полной мобилизационной готовности. По сути дела, все торговые и рыбацкие суда являются полувоенными судами, их экипажи обязаны изучать военное дело. Для этой цели суда соответствующим образом оборудуются. На них изучаются военные темы, способы ведения войны на море, теоретические и практические военные дисциплины, разрабатываются и изучаются специальные системы промывочных пунктов и вентиляции на случай атомной войны, маскировка и способы связи в военное время.

Эта деятельность возглавляется военными отделами и военными кабинетами, которые есть при каждом рыболовном флоте, при каждом пароходстве. При них существует и институт капитанов-наставников по военно-морской подготовке. Это, как правило, офицеры военно-морского флота: одни из них находятся на действительной службе и специально посланы военно-морским флотом на эту работу, другие же, рано выйдя в отставку, прирабатывают таким образом к своей пенсии. Они курируют военные кабинеты флотов и пароходств, собирают и посылают на военную переподготовку комсостав.

Интенсивность военной переподготовки зависит от специальности: штурманов посылают в военно-морской флот иногда и по разу в год на срок до трех месяцев, радистов – реже, механиков – еще реже. Кроме этого, штурманы ежегодно обязаны сдавать так называемую переаттестацию, то есть посещать военный кабинет, где их экзаменуют и им ставится зачет по знаниям военных дисциплин. Там они практикуются в использовании оружия и новинок военной техники.

Во время переаттестации членам комсостава, собираемым по званиям и рангам, даже без особой секретности, преподают сведения о новой военной технике, проверяют старые знания. В частности, рассматриваются вопросы военно-морского судовождения и маневрирования, плавания в составе конвоя, операций одиночного судна в военное время, проверяются знания оружия, правил заделки пробоин, оказания медицинской помощи раненым и т. д. В военных кабинетах имеется военная техника, в основном – незасекреченная; защитное оборудование и системы обнаружения радиации, системы инфракрасного наблюдения, системы связи, закрытое навигационное оборудование и устройства, всевозможные химические препараты для дезактивации с правилами ее проведения. Демонстрируются секретные военные фильмы. В общем, все на случай войны, в первую очередь – атомной.

На судах всей командой также изучается оружие, способы отражения атак, способы и возможности перевозок всех видов вооружения и военных грузов в случае войны и т. п. На судах есть съемные фильтры и специальное военное оборудование, в том числе противогазы, защитные противоатомные и противохимические комплекты и костюмы, приборы радиационной и химической разведки. Каждое гражданское судно может быть немедленно переоборудовано для военных целей. Практически все экипажи и командиры должны быть в любой момент готовы переодеться в военно-морскую форму, надеть знаки различия, установить на своих судах на заранее подготовленные фундаменты оружие и начать нести службу в составе соединений военно-морских сил

СССР. Имеются и книжки боевых номеров для всех членов экипажа.

Обязательные военные занятия и тревоги проводятся на советских гражданских судах один-два раза в неделю. К тому же морские и технические занятия тесно связаны с военным делом: скажем, заделка пробоины при аварии и заделка пробоины от снаряда – почти одно и то же. Проводятся с военно-морским флотом совместные учения, а иногда даже суда снимаются с рейсов и посылаются на маневры военно-морского флота, что вызывает большие непроизводительные затраты.

Для военных занятий издаются и хранятся у капитанов и старпомов учебники, печатные пособия, книги и карты. На них так и указано: „Курсы военно-морской подготовки для моряков гражданских судов". Одни из них обозначены грифом „Для служебного пользования", другие – совершенно секретные (открытых – вообще нет). Часть не подлежит выносу с судна, передаче на руки и после группового изучения закрывается в сейф. Это – курсы обращения с оружием, инструкции по разоружению мин и торпед при поднятии их со дна моря, альбомы силуэтов судов и самолетов, справочники связи, правила плавания в составе конвоя („ГС-2") и одиночного судна в военное время („ГС-1"), правила снабжения в море военных судов судами торгового флота, инструкции по перевозке военных десантов, военных грузов, правила маневрирования, уклонения от высоко и низко летящих самолетов и другие инструкции военно-морского флота.

Военные занятия с гражданскими моряками проводятся как в море, так и в портах. Капитаны-наставники по военно-морской подготовке являются

с инспекциями на суда, выходят в рейсы, проверяют имеющееся на судах военное оборудование и знание экипажами военных обязанностей, устраивают боевые тревоги.

Военизация торгового флота – не выдумка отдельных ретивых начальников, а всесоюзное мероприятие, возглавляемое Главным штабом военно-морских сил и штабами военных флотов на местах. Они поддерживают непосредственную тесную связь с рыболовными флотами и пароходствами. Координация этой связи, а также организация совместных учений возлагается на капитанов-наставников по военно-морской подготовке.

Они инструктируют капитанов гражданских судов в деле осуществления связи с военными судами, штабами флотов, снабжают их всевозможными секретными документами и инструкциями, в том числе инструкциями о границах и возможностях прикрытия гражданских судов советскими военно-морскими силами в случае конфликтов в разных районах океанов и, наоборот, возможностях помощи военно-морскому флоту со стороны гражданских судов. В этих инструкциях указывается, где можно работать открытой радиосвязью, а где – нельзя, перечисляются военно-морские правила, разъясняются вопросы маскировки судов, объясняется, куда и когда можно или нельзя обращаться за помощью.

Перед каждым рейсом капитаны получают инструктажи в военных кабинетах, как действовать в случае угрозы военного положения. Капитанов предупреждают, что оно будет объявлено специальным сигналом-кодом. В этом случае капитану будет сообщено, в какие страны можно, в какие желательно, в какие нежелательно и в какие совсем нельзя захо-

дить. В военных кабинетах есть карты, где красками обозначена различная степень дружественности правительств различных стран к СССР. В частности, работая в Латвийском пароходстве в Риге, я собственноручно корректировал такую карту с нанесенными на ней зонами, в которых нашим судам можно рассчитывать на прикрытие военно-морских сил.

На каждом советском судне в сейфе у капитана хранится секретный пакет с инструкциями на случай войны, который он имеет право вскрыть только по специальному радиосигналу. После его вскрытия следует поступать согласно находящимся в нем инструкциям.

Я знаю примерное содержание этих пакетов. В них говорится, как вести себя в случае военных действий, есть приказ, превращающий команду из гражданских в военных моряков, дается указание идти противолодочным зигзагом, соблюдать маскировку, прорываться туда-то, выходить на связь тогда-то с такими-то военными радиостанциями, предлагается сначала стараться всеми силами прорваться в свой порт.

Главная „секретность" пакетов в том, что они довольно бесчеловечны, так как содержат требование ни в коем случае не сдавать судно неприятелю и, при угрозе его захвата, приказ – уничтожить судно, независимо от того, спасутся или не спасутся при этом люди. Одновременно должны быть ликвидированы все секретные документы, в том числе и инструкции о порядке захождения в дружественные и нейтральные страны, в возможные убежища и т. д.

Все советские гражданские суда приписаны к военно-морскому флоту. Поэтому на них не разре-

шают производить каких бы то ни было ремонтов или переоборудований без согласия соответствующей военно-морской комендантской службы и военных конвойно-транспортных отделов. Каждое судно имеет свое определенное назначение на случай войны, и в военных штабах находятся чертежи всех судов: одно по своим габаритам подходит для перевозки танков, другое – для военного снаряжения, третье – для живой силы и т. д. Военно-морские инстанции очень строго следят за этим, проверяют – без их благословения нельзя даже простой заклепки перенести.

Суда иностранной постройки, сделанные без расчета их применения для военных целей, часто после приемки направляются на переоборудование. Мне самому приходилось возглавлять такое переоборудование на одном из военных заводов на Черном море, где на этих судах производилась герметизация, устанавливались специальные двери военного образца, монтировались система вентиляции и система водяной (противоатомной) защиты – СВЗ: с помощью такой системы все судно одевается облаком брызг при прохождении зараженных зон или зон выпадения зараженных осадков во время атомной войны. Все это стоит колоссальных денег и – особенно на рыболовных судах –очень быстро выходит из строя: дырявятся трубопроводы, на которые уходит огромное количество дорогого цветного металла, нарушается герметизация дверей (ведь рыбаки должны ловить рыбу и у них нет времени следить за всем этим оборудованием). Так гробятся народные деньги, чтобы на „высоком уровне" поддерживать военную истерию, находящуюся в грубейшем противоречии с законом, запрещающим пропа-

ганду войны, с декларированными советским правительством миролюбивыми намерениями.

На советские торговые и рыболовные суда для прохождения практики – „обкатывания” – посылаются кадровые офицеры военно-морского флота, знакомящиеся таким образом с обстановкой за рубежом, изучающие те иностранные порты, куда не заходят советские военные суда. Я имею в виду не военных разведчиков (о них расскажу ниже), а обычных кадровых офицеров, офицеров военно-транспортной службы, работников конвойно-транспортных отделов, которым необходимо не только на бумаге, но и на практике изучить возможности разных иностранных портов, видеть работу гражданских судов, чтобы, командуя ими во время войны, проникать в эти порты, знать, на что можно и на что нельзя рассчитывать.

Помимо участия в совместных с военно-морским флотом учениях и маневрах, гражданские суда занимаются снабжением и обеспечением военных судов, разбросанных по отдаленным морям и океанам, которые „несут оливковую ветвь мира” к берегам Америки, в Индийский океан и Средиземное море. Танкеры поставляют горючее, траулеры, плавбазы и рефрижераторы подвозят эскадрам скоропортящиеся продукты и другие виды снабжения. То есть практически гражданские суда уже сегодня переняли часть обязанностей военно-морского флота.

Мне на моем траулере тоже приходилось выполнять задания военно-морского флота. Однажды, это было, кажется, в 1958 году, все находившиеся поблизости в Баренцевом море мурманские и архангельские траулеры (около 200 единиц) спешно направили на расположенную в Баренцевом море Гу-

синую банку, к западу от островов Новой Земли, – как нам сказали, для поисков обломков сбитого вражеского самолета – и заставили несколько дней подряд тралить дно по безрыбью. Мне удалось поднять со дна обтекатель пропеллера, другому нашему мурманскому траулеру РТ-11 – часть мотора. Команду сбитого самолета взял на борт архангельский траулер, кажется, № 293. Это были американцы, они прыгнули с парашютами и плыли в резиновых лодочках: двое живых, а командир машины был поднят на борт еще совсем теплым, но уже мертвым.

Как мы потом узнали из газет, это был крупный международный скандал. Советский Союз утверждал, что американский военный самолет РБ-47 был сбит над советскими территориальными водами, американцы оспаривали. Наш летчик-истребитель, старший лейтенант Калинин, сбивший его, получил за эту операцию орден Боевого красного знамени. Советские газеты громко шумели о нарушении американцами советской воздушной границы. А летчиков и обломки самолета обнаружили милях в девяноста от границы.

В другой раз нас послали искать исчезнувшую где-то в Баренцевом море советскую подводную лодку с инженерами и конструкторами на борту. Мы тоже тралили в заданных квадратах. Но ничего не нашли.

Весь этот военный ажиотаж, подогреваемый еще и проводимой помполитами пропагандной кампанией, направлен на внушение морякам уверенности, что будет война, так как Запад якобы только и мечтает о том, чтобы ее развязать, а смиты, мюллеры и свенсоны спят и видят, как бы завоевать нашу страну, забрать нашу землю и поработить нас. Вколачи-

вание в сознание людей подобного бреда – разве не пропаганда войны и не ее популяризация?

А вот еще одна важная отрасль деятельности нашего флота. Все без исключения гражданские суда служат одновременно и точками советской разведки, их экипажи в той или иной мере выполняют разведывательные задания.

Для руководства разведывательной деятельностью при каждом управлении рыбной промышленности, при каждом флоте и при каждом пароходстве есть представители военных разведывательных служб флотов. Так, при Мурманском траловом флоте представителем разведотдела флота был капитан 1-го ранга. Его камуфляжная должность – заместитель начальника главка по спецвопросам. Ходил он обычно в гражданской одежде, но нередко появлялся и в форме, не скрывая, кто он такой, представлялся нам прямо как кадровый разведчик и представитель разведотдела Северного флота, при инструктаже приводил много конкретных примеров. Его задачей было собирать сведения и разведрапорты, поступающие от капитанов, инструктировать их.

В конторе флота у него кабинет, куда вела обитая железом дверь. Чтобы попасть к нему, надо надавить на кнопку звонка. Он открывает амбразуру, смотрит и впускает.

Перед каждым рейсом капитаны обязаны являться к нему на специнструктаж. Без его отметки в судовых документах не дают разрешения на выход в море.

– Если происходит какое-либо переоборудование в порту или где-то производится перегруппировка

военных судов, если замечаете встречи, заходы в порты, выходы из портов военных судов, их типы – все это надо по возможности фотографировать и описывать, делать схемы и подробно обо всем докладывать, – требовал он от нас. – Если, например, увидели где-то новые линии электропередач, при подходе засекли локационные антенны или антенны радиостанции, которой раньше не было (а может быть, она и была, но вы ее впервые заметили), об этом следует немедленно сообщать, – объяснял он.

При работе у американских берегов он требовал от нас особенно тщательно замечать бортовые номера проходящих подводных лодок, бортовые номера и типы пролетающих самолетов и следующих мимо военных танкеров, окрашенных в шаровую краску, их курсы – для чего имелась специальная схема донесений.

Мы получали также приказ в определенных районах идти всегда со включенными рыбопоисковыми приборами на определенных перепадах глубин – не попадется ли подводная лодка.

– Предположим, – говорил нам представитель разведки флота, – сейчас в Баренцевом море, по нашим сведениям, находятся четыре американские подводные лодки, которые курсируют там-то и там-то. Нам известно, что в Тана-фьорд вошел американский военный корабль, а с аэродрома в Туле (Гренландия) часто поднимаются американские военные самолеты. Поэтому при прохождении таких-то районов вы обязаны включать рыбопоисковые приборы и вести тщательное наблюдение за морем и воздухом.

Вообще капитанам вменяется в обязанность проверять эхолотами и рыбопоисковыми прибора-

ми определенные районы морей. В частности, я получил задание при проходе к югу от Лофотенских островов вести наблюдение, имея постоянно включенные рыбопоисковые приборы (ибо, как мне объяснили, там, на определенных координатах, находятся привязные буи американских атомных подводных лодок для запуска ракет из подводного положения), и проверять, не лежат ли вблизи этих позиций подводные лодки, потому что, по сведениям советской разведки, с них должен производиться запуск ракет в направлении Советского Союза. Для выполнения этого задания я должен был специально изменить курс у берегов Норвегии, чтобы пройти южнее, чем мне нужно было.

На рыболовных судах особенно удобно производить морскую разведку, так как они оборудованы хорошей рыбопоисковой аппаратурой. Эта аппаратура в принципе то же самое, что и аппаратура для обнаружения подводных лодок, – может быть, лишь чуть менее мощная. Наши рыбопоисковые приборы – это эхолоты активного поиска, своего рода подводный радар (он у нас называется – лодаром). С помощью такого лодара можно мили за две-три увидеть подводную лодку. Полученные при этом данные автоматически записываются на специальных лентах и графиках, и мы об этом должны по специальной форме докладывать (разумеется, закрытой, кодовой связью).

Казалось бы, это – чистейшая оперативно-разведывательная работа, не имеющая никакого отношения к гражданскому мореплаванию. Но попробуй не доложи! Строго накажут, снимут с должности, как небдительного, аполитичного, непонимающего своих должностных обязанностей и заданий, выра-

зят партийное недоверие, означающее потерю возможности плавать.

Однажды в Мурманске собрали нас, капитанов, и капитан 1-го ранга, представившись с указанием своего военного звания и настоящей должности, заявил сурово:

– Мы вынуждены ходатайствовать перед вашим руководством о наказании – лишении должности и снятия с судна – одного из капитанов вашего флота. Мы выразили ему недоверие потому, что он не доложил нам о том, что встретил в Атлантическом океане американский танкер, окрашенный шаровой краской и имеющий бортовой номер!

На примере этого танкера он развернул перед нами на генеральной карте Атлантического океана целую картину:

– Вы встречаете танкер вот в этом районе. Однако советской разведке известно, что данный танкер прикреплен к обслуживанию такого-то авианосца, который входит в состав такого-то флота. Помимо самолетов дальнего действия, авианосец прикрывается такими-то эскадренными миноносцами и крейсерами. Он имеет на борту такие-то самолеты. Флот, в состав которого входит этот авианосец, до сих пор находится там-то. Но то, что танкер, направляющийся таким-то курсом, встречен в таком-то месте, дает нам возможность предположить, что авианосец передвинулся туда-то, так как танкер, очевидно, идет на пополнение горючим своего авианосца. Значит, туда же переместился и весь флот.

Продемонстрировав нам карту военного театра с местами расположения американского флота, каперанг объяснил, какую важную информацию совет-

ская разведка может получить из сообщения о перемещении одного только военного танкера.

– Например, вы записали бортовой номер самолета, летящего определенным курсом, – продолжал он, – но мы знаем, что самолет с этим номером базируется на такой-то базе или на таком-то авианосце, и можем отсюда сделать далеко идущие выводы...

В общем, он внушал нам, что надо изо всех сил, не манкируя, проводить такую разведывательную работу:

– Вы знаете, что вы делаете? Вам же доверено важнейшее задание, обеспечивающее военную готовность нашей страны!

Существует и строгое указание рыболовным судам: все поднятые со дна тралом остатки военных самолетов, вытраленные мины, торпеды и иные предметы доставлять в порт и сдавать разведывательным органам.

Однажды я поднял со дна американскую торпеду. По инструкции мне следовало доставить ее в Мурманск, но я ее выбросил обратно в море, не желая подвергать опасности судно и экипаж. Делая это, я прикрыл себя следующим образом: послал радиограмму с сообщением о торпеде и просил радировать инструкцию о том, как с ней обращаться. Ответа не получил, так как, вероятно, наш отдел разведки сам этого не знал. Когда я пришвартовался в Мурманске, ко мне сразу явились „забирать торпеду". Узнав, что я ее выбросил, каперанг обозлился, но я напомнил, что не получил от него ответа на мою радиограмму, и объяснил, что без инструкции не решился держать ее долго на борту.

Другой раз, работая у берегов Норвегии в районе Тромсэ и Варангер-фьорда, я поднял в трале какой-

то дырчатый пластмассовый мешок фабричного производства. В мешке были: книга в коленкоровом переплете и пластмассовые мешки с курсовыми линиями.

Я высушил книгу и стал ее перелистывать. Книга содержала разделенный по главам, напечатанный мелким шрифтом список офицерского состава всего американского военно-морского флота, включая морскую авиацию, вспомогательный и женский корпусы: имена и фамилии, даты рождения, окончания военно-морской академии, выхода в запас и так далее.

Я вынужден был доложить о находке и, как только мы пришвартовались в Мурманске, на борт явился за ней капитан 3-го ранга в форме.

Для меня находка была загадкой: сбросили этот мешок с самолета или выбросили с судна, надеясь, что благодаря кирпичу он опустится на дно? Я стал спрашивать об этом пришедшего офицера, но он даже не захотел разговаривать:

– Не ваше дело! – перебил он меня. – Там разберутся...

Нам также вменяли в обязанность разведывать системы обороны западных стран, прослушивать возможность получения сигналов от подводных контрольных буев и давали специальные задания относительно гидрографической разведки входов в порты.

Например, я получал задание по разведке шведских, норвежских и других портов. Мне следовало отмечать любые изменения: отклонения от карты и от лоции и все то, что не описано в лоции. Обо всех этих наблюдениях я должен был немедленно докладывать.

Особенно интересуют советскую разведку норвежские порты: применяется практика захода советских танкеров в некоторые режимные норвежские порты и прохождение режимных норвежских вод под проводкой норвежского (военного) лоцмана. Такие же задания советским капитанам даются в отношении нейтральной Швеции. Не секрет, что шведы не раз обнаруживали советские суда, которые в хорошую погоду „укрывались от шторма" в местах, закрытых для плавания. Подобные задания даются в отношении всех портов, всех государств и их военных судов.

В торговом флоте от нас постоянно требовали докладывать о всевозможных изменениях, наблюдаемых нами на территории портов и дальше на берегу: о строительстве новых причалов, новых линиях электропередач, о стоящих на ремонте военных судах, о проводящихся грунтовых и скальных работах (последнее особенно касалось Норвегии).

Аналогичные задания давались и помполитам. Вспоминаю, однажды в Норвегии наш помполит заметался, увидев металлическую дверь, запирающую вход в туннель.

– Что это такое? Туда же линия высоковольтной электропередачи ведет! Это что-то военное! – забеспокоился он и стал записывать, зарисовывать.

Как я уже писал, все собранные сведения следовало немедленно передавать закрытой связью. Закрытая связь – это система шифровальных книг и перешифровальных таблиц. Они разработаны специально для донесений военно-разведывательного характера, но используются и в других случаях.

Шифровальная книга включает в себя определенные фразы, отрывки фраз, слова и отрывки слов,

имеющие соответствующее кодовое значение. Шифровальная книга, которой пользуется советский капитан, наполовину состоит из кодов для военных донесений типа: „Такого-то числа видел соединение из таких-то кораблей, следующих таким-то курсом...” и т. д.

Нередко на рыболовные суда направляются целые группы, обычно по четыре-пять человек, военноморских разведчиков-профессионалов. Я сам дважды выходил в рейс из Мурманска с флотскими разведчиками на борту. Как это делается?

Сначала меня вызвали в разведотдел к представителю разведки – капитану 1-го ранга. Он говорит:

– С тобой выйдут в море люди... Ты, капитан, – доверенное лицо, и тебе можно прямо сказать: на твоем судне выйдут в море пять офицеров разведки штаба флота. Подготовь помещение!

На БМРТ разведчики, как правило, занимают под „рабочее помещение” надстройку-госпиталь с небольшой приемной, расположенную недалеко от кормового мостика.

За два дня до отхода офицеры приехали в форме – в кителях и с погонами: лейтенанты и младшие лейтенанты и их начальник – старший лейтенант. Потом пришли военные машины, привезшие какие-то большие ящики с оборудованием, которое военные матросы внесли на борт и сложили в выделенном для них помещении, после чего всем, в том числе и мне, капитану, вход в помещение был запрещен.

Офицеры начали устанавливать оборудование и, чего уже нельзя скрыть, окутывать надстройку антеннами всевозможных видов: параболическими, направленными, Т-образными, круговыми, антеннами УКВ и дальней связи.

Первое время после выхода в море офицеры разведки вели себя обособленно, подчеркнуто показывая этим, что нельзя вмешиваться в их дела. Однако рейс длился 5–6 месяцев. Мы вместе едим, вместе сидим в кают-компании. Как-то и чарочку выпили. Атмосфера разрядилась. К тому же руководитель разведчиков – старший лейтенант – понимал, что капитан есть капитан, и стал вести себя со мной откровеннее. Этому помог случай.

Я пытался несколько раз проникнуть к ним, чтобы посмотреть, что же там происходит. Однако ничего не получилось. Меня пускали в первую дверь, дальше черной шторочкой задергивалась другая дверь, за которой и находились их „пылесосы". Старший лейтенант спрашивал:

– Что нужно?

Мол, то-то и то-то... После чего меня эдак любезно выталкивали, уговаривая:

– Пойми положение! Ну нельзя же! Нельзя! Ты сам понимаешь...

Но вот я получил какую-то длинную шифровку и начал ругаться:

– Опять прислали! Мне рыбу ловить надо, а тут приходится все время с этими шифровальными книгами и таблицами возиться! Только мне и дела!..

Старший лейтенант услышал мои жалобы. У аппаратуры он не дежурил, а „осуществлял общее руководство".

Он спрашивает меня:

– Что у тебя там такое?

– Да вот! – говорю и показываю ему шифровку.

– А какие у тебя таблицы?

Называю таблицы.

– Ах! – говорит он. – Эти! Так это же ерунда! Пустяки! Идем я тебе помогу.

Хотя это и строго запрещено, я решил довериться. Думаю: человек вроде приличный, не заложит... Мы зашли в каюту. Я дал ему таблицы, и он буквально у меня на глазах за три минуты расшифровал.

– Смотри! – показывает он мне. – Раз, раз и готово!

Подает мне написанный листок и признается:

– Так и я такую же получил! Ведь я тоже этим самым занимаюсь. Чего они еще и на тебя навалились?

Шифровка содержала следующий приказ:

„Такого-то числа из порта Кейптаун снялся в направлении к берегам Америки американский авианосец „Джордж Вашингтон". Вмените в обязанность радисту в такие-то часы по Гринвичу, на таких-то частотах прослушивать все появляющиеся в эфире передачи, производить запись их на пленку, зашифровывать перехваченное, если оно идет открытым текстом, перешифровывать, если это цифры, и немедленно передавать шифром на базовую станцию".

– Для чего они это делают! – стал возмущаться старший лейтенант. – Ведь я сам все это прослушиваю!

Как видно, разведка решила, в порядке дубляжа, вменить и мне в обязанность тот же радиоперехват, чтобы проверить качество его работы. Так я узнал, что основная обязанность находившейся у меня на борту разведгруппы – подслушивание военных радиостанций.

Причем всегда, когда на борту находились разведчики, траулер заставляли ловить рыбу непосредственно у самого побережья Соединенных Штатов

Америки. В частности, и с этой группой мы работали чуть ли не у приемного маяка нью-йоркского порта „Нантакет-1". Там, недалеко от „Нантакета", проходит официально нанесенная на карте для рыбаков полоса – путь прохода американских подводных лодок с юга, из океанских глубин, по мелководью на север, в военный порт США Нью-Хейвен. На полосе было интенсивное движение, и мы там как раз все время крутились.

Кроме радиоаппаратуры у разведчиков были фотоаппараты, оснащенные длинными мощными телеобъективами, с помощью которых они производили съемки через иллюминаторы.

Однажды мимо нас, совсем рядом, в подводном положении прошла американская атомная подводная лодка с бортовым номером 656, если не ошибаюсь. У меня в секретных документах был список около шестидесяти атомных и ракетных подводных лодок США, данный мне для опознания, и я по этому списку установил ее название.

Увидев лодку, разведчики не выдержали соблазна, высыпали на палубу и, уже не скрываясь ни от нас, ни от американцев, стали щелкать ее со всех сторон своими мощными телеобъективами.

Наши рыбаки обязаны оказывать всевозможное содействие и вспомогательным судам советского военно-морского флота, тоже занимающимся разведкой или обслуживанием подводных лодок, которые постоянно находятся у американских берегов.

Эти вспомогательные суда – обычные СРТ (средние рыболовные траулеры) типа „Океан", построенные в Восточной Германии и сразу, совсем новенькими, переданные военно-морскому флоту.

Недалеко от Североморска – основной базы Северного военно-морского флота – у них собственный причал, на котором всегда стоит штук двадцать этих судов (не считая находящихся в море).

Они покрашены так же, как обычные советские рыболовные суда, но находятся полностью в распоряжении военных и целиком обслуживаются командами военных моряков, переодетых в гражданское. Раньше они ходили только под гражданским флагом. В последнее время стали появляться и под военно-морским флагом.

Эти „рыболовные суда" рыбу не ловят, а „шакалят" по морям и океанам, называя себя „гидрографами" или еще как-либо. Больше всего их крутится у берегов Америки. Их задача, кроме обслуживания подводных лодок, – служба разведки и радиоразведки, подслушивание и наблюдение.

Естественно, что такую деятельность долго не скроешь. Все такие суда, работающие у берегов США и Канады, быстро стали известны американцам и их союзникам. Как только появлялся где-нибудь такой „рыбак", вокруг него начинали кружить американские самолеты. Видя это, они в последние годы даже особенно уже не маскировались и, находясь в море, начали носить военно-морскую форму.

Время от времени они подходят к рыболовецким плавбазам, чтобы набрать там продукты и все необходимое для снабжения подводных лодок. Бывает, что офицеры этих судов, выпивая с рыбаками, пробалтываются о своей работе.

Вдали от советских берегов оперируют не только наши атомные подводные лодки, но и лодки с обычными двигателями. Их надо снабжать горючим. Для этой цели выделяются танкеры торгового флота.

Так, очень часто на обслуживании военных судов работает танкер „Лиепая" Латвийского морского пароходства.

Для примера расскажу такой случай. Как-то мы работали на Джорджес-Банке. Подходит туда рижская плавбаза со снабжением и для того, чтобы забрать рыбу. Капитаном на ней был мой приятель. Я должен был разгружаться на этой плавбазе, но не успел набрать полного груза и сообщил ему о задержке. В ответ он радирует:

– Если хочешь иметь достаточный выбор продуктов – масло, квашеную капусту, картошку и приличное мясо, не жди набора полного груза, а подходи поскорей, так как я ожидаю „девочку".

Я быстро подскочил к борту плавбазы. В то время как мы пришвартовывались, с другого борта уже подходил один из этих „рыбаков" без рыболовного оборудования, которых мы и называли „девочками".

Я уже сидел в каюте моего приятеля, когда на борту появился командир „разведтраулера" – капитан 3-го ранга в форме. Мой приятель, капитан плавбазы, парнишка был хлебосольный. Зная положение на море, он привез с собой из дому несколько бутылочек, чтобы угостить друзей, распорядился накрыть стол и устроил приемчик.

Кап-3 обалдел довольно быстро от водки, оказался любителем похвастать и начал выбалтывать подробности.

– Куда тебе к чертовой матери столько продуктов – тонны мяса, масла и рыбы? – подзуживаю я его. – Со своей толпой ты не сожрешь всего этого и до скончания века...

– Да ты что! Разве я себе, что ли, беру? – оправ-

дывается он. – Мне тут несколько лодок снабжать надо...

И рассказывает, как они по ночам выходят на определенные координаты, где всплывают подводные лодки,и они, в полной темноте, передают им все необходимое.

– Ну, передал, а потом что делаешь? – расспрашиваю его дальше.

– А потом болтаемся, слушаем, поддерживаем постоянную связь, дублируем связь лодок с берегом, ведем наблюдение и прочее...

Потом, уже заплетающимся языком кап-3 стал рассказывать все, что ему известно о картах, о местах, где можно наткнуться на советские лодки, перечислять районы, в которых их суда больше всего работают, рассказал о службе послушивания, о поисках „жидких грунтов".

Для меня многое, о чем он болтал, не было новостью. Я знал, что незадолго до этого у берегов Канады погибла советская атомная подводная лодка. Ей стало настолько „дурно", что она даже открылась. Американцы узнали, подскочили и тоже хотели ее спасать... Была штормовая погода, и, по слухам, имели место трагические события. Однако из официальных источников мне известно лишь, что в спасении лодки участвовали наши гражданские моряки, а вокруг кружились американцы, которых, как обычно, не допускали к спасению. Ребята рассказывали, что кое-кого из гражданских моряков, в частности, мурманских капитанов, участвовавших в спасении, наградили.

Не знаю, в каких штабах и ГРУ-вских сейфах оседает у нас вся эта, так интенсивно собираемая раз-

вединформация, однако до оперирующих флотских соединений она, видимо, не всегда доходит. Наши военно-морские офицеры, даже высоких рангов, как я случайно узнал, не только очень плохо знают своего противника, но, как это ни парадоксально звучит, недостаточно информированы и о состоянии собственного военно-морского флота. Такое положение связано с давно захватившей всю страну манией засекречивания всего, в том числе и широко известных вещей.

Я рассказывал о том, что, после того как на БМРТ „Куприн" однажды сломалась траловая лебедка, меня послали работать морозильщиком на прибрежном промысле у мурманских берегов. Мы сделали два рейса: в первом рейсе морозили сельдь около Линахомари, во втором рейсе стояли на якоре в Кильдинской Салме и принимали с малых траулеров треску и другую рыбу. (Салмой называется пролив между островом Кильдин и мурманским побережьем.)

Однажды проходит мимо нас проливом дивизион новых больших ракетоносцев размером с „лидеров". Вижу – флагман останавливается. С него спускают большой моторный бот, и ко мне на борт поднимаются человек пять офицеров. Старший – капитан первого ранга – отрекомендовался мне как командир соединения и представил офицеров своего штаба – капитанов второго и третьего ранга.

– С чем, – спрашиваю, – пожаловали?

– Да посмотреть, – говорят, – хотим судно гражданское. Не можем такой случай упустить, раз уж вы тут стоите. А потом, нельзя ли у вас несколькими десятками килограммчиков рыбы разжиться?

Может, дадите немножко свежей? А то нас плохо снабжают, мы давно свежей не ели..

– Дадим! – обещаю. – Дадим!

Дали, конечно! Я приказал выдать самой лучшей. Им навалили тонн шесть, прямо на сидевших в шлюпке матросиков, – столько, что чуть бот не утопили. Сами мои моряки постарались, – знали, что харч на военном флоте неважный.

Каперанг, увидев такое количество, опешил:

– Ты что навалил столько? Разве можно тебе это давать? Да о таком количестве мы и мечтать не могли! Теперь об этом на флоте вообще как легенду рассказывать будут – чего я своим ребятам добился...

– В общем-то, это не ты добился, – возражаю ему, – ты просил несколько десятков кило. Этого не хватило бы на всю твою компанию – у тебя ведь, наверное, ртов 500–600. Офицеры же твои и без того, вижу, не тощие. Получше ведь харчатся...

Каперанг отправил одного из своих офицеров со шлюпкой на ракетоносец – тот вскоре вернулся с двумя канистрами спирта, и каперанг в пику мне замечает:

– Смотри, не пей один! Вон у тебя тоже толпа какая!

Мои ребята встретили подарок с энтузиазмом, заулыбались: „Сейчас, мол, погреемся!”

Офицеры расселись у меня в салоне. У меня оставалась еще бутылка коньяку, которую я хранил в судовом сейфе, чтобы мой комиссар-пьянчужка не вылакал. Выволакиваю ее на стол. Повара закуску сообразили: была на судне рыбка собственного приготовления – малосолы, копченья, каких у нас в магазинах не купишь. Сидим и смакуем. Один из офи-

церов выкупаться попросил и в ванну ко мне забрался, жалуясь, что воды на ракетоносце не хватает, когда ходят на патрулирование – на „точки" какие-то, как он сказал.

И тут произошел один, как мне кажется, показательный случай. У меня был канадский еженедельник, так и называвшийся „Уикли", который я купил при последнем заходе в Сент-Джонс потому, что в нем была большая статья о военно-морских флотах США, Англии и СССР, иллюстрированная картинками, силуэтами и тактико-техническими данными судов, с указанием их количества и типов, включая даже находящиеся в постройке или в проекте, и те, что проданы союзникам или пошли на слом.

Подробно сказано было и о нашем флоте: перечислены все типы имеющихся на вооружении судов, дано их количество, сказано, сколько заложено или будет заложено и сколько продали. В частности, помню говорилось о двух крейсерах типа „Орджоникидзе", переданных Индонезии, а также о проектируемых и строящихся у нас атомных подводных лодках и атомных ракетоносцах.

Каперанг стал листать журнал. Вдруг, наткнувшись на картинки и силуэты кораблей с данными и колонками цифр, побледнел как полотно и, посмотрев на меня какими-то совершенно дикими глазами, стал спрашивать:

– Ты знаешь, что это такое? Откуда они это взяли? Как это можно? Почему публикуют? Ведь тут такое, о чем я только понаслышке знаю! Мне лишь кое о чем, тут напечатанном, под большим секретом рассказывали. Мои же офицеры об этом и представления не имеют. Им это и знать не положено!

– Вот так! – говорю. – А мы-то для вас разведы-

ваем, стараемся!.. Почему же вас так плохо информируют? Ладно! Дарю тебе этот журнал! Тебе полезно знать, что у нас есть, а то весь мир знает, а ты нет. Ведь это твоя работа! И офицерам твоим расскажи, что там, на Западе, о нас знают...

А вот еще одно „транспортное" занятие нашего торгового флота...

Советское правительство всегда громко протестует, когда, по его мнению, другие страны вмешиваются в его „внутренние" дела, например, ведя радиопередачи на русском языке. Но само оно только тем и занимается, что пытается всеми доступными средствами осуществлять вмешательство в политическую жизнь всех стран мира. Использует оно для этой цели и наших моряков загранплавания.

При Министерстве морского флота существует отдел на правах главного управления, называющийся „Управление по работе с моряками заграничного плавания". Возглавляет этот отдел человек, приравненный к рангу заместителя министра СССР. При каждом пароходстве есть ответвления этого отдела. Я их называл „отделами по борьбе с моряками заграничного плавания", потому что в эти отделы нас тоже обязывали являться – получать инструктаж, а также литературу на иностранных языках, которую заставляли распространять в заграничных портах. Обычно на суда всегда доставляли много такой литературы.

Это – всевозможные коммунистические пропагандные брошюры, издания классиков марксизма-ленинизма – Маркса, Энгельса, Ленина и даже Брежнева, отпечатанные на хорошей бумаге книги и журналы, повествующие о привольной, сытой и счастли-

вой жизни в СССР, материалы, критикующие положение в странах капитализма и рассказывающие о „нищете" трудящихся в этих странах, и даже прекрасно изданные детские книжки соответствующего направления. Выдавали нам и всевозможные коммунистические значки со звездами, серпами-молотами, портретами „дедушки Ленина" и красными знаменами, а также пластинки с речами вождей.

Инструктаж включал подробные указания, где и как распространять эту литературу, как обманывать простых людей: совать незаметно в карманы, давать вместо „подарочка", как бы нечаянно оставлять на прилавках магазинов, на скамейках парков или в общественном транспорте, навешивать значки собеседникам.

Идет, например, пароход в Италию, нас вызывают и дают литературу на итальянском языке, в Южную Америку – на испанском и т. д.

– Добейтесь хотя бы, чтобы моряк вынес литературу с судна, – инструктируют в отделе пароходства капитанов и помполитов. – Это не важно, что он потом ее выбросит на берегу. Не все пропадет – кто-нибудь найдет и прочтет... Но лучше всего давать в руки! А если к вам на судно придут члены коммунистической партии или прогрессивные эмигранты – обязательно им давайте, пусть распространяют. Не хотят брать – уговаривайте, навязывайте или подарите детскую книжку, а в нее вложите политическую брошюру.

Мне всегда очень обидно было заходить в этот „отдел" и получать там великолепные издания с цветными фотографиями, на меловой бумаге, в то время как в стране не хватает бумаги на книги русских классиков, и я для моих сыновей не мог дос-

тать школьных учебников (в школах, по специальным талонам, детям выдавали старые учебники, скупавшиеся книжными магазинами у населения).

Меня возмущала эта деятельность. Ведь у себя они считают ее „подрывной". Пусть попробует иностранец привезти к нам из-за границы какую-нибудь книжку – если находят, хватают, оскорбляют людей, иногда сажают в тюрьму, высылают из страны – это, видите ли, преступление, „вмешательство во внутренние дела", „нарушение советского суверенитета", а когда мы занимаемся тем же у других, да еще в организованном порядке – это, оказывается, похвальное дело!

То же самое и с радиостанциями. На Западе свободно слушаешь советские радиостанции, передающие на всех языках мира, развращающие людей грубой и лживой пропагандой. Их никто не глушит, никто им не мешает вещать все, что они хотят, даже таким явно подрывным – типа „Родина", руководимым непосредственно КГБ.

Ты же и за границей не можешь послушать ни радио „Свободу", ни „Свободную Европу", потому что их нещадно заглушают, при этом засоряя эфир и мешая соседним станциям. В ряде случаев глушат и „Голос Америки", мешают „Би-Би-Си", специально наводя на ее волну музыку.

Наши моряки не очень охотно занимаются распространением навязываемой им коммунистической пропагандной литературы. Работники соответствующих отделов обязывают капитанов, помполитов, членов партии заставлять моряков выносить литературу, требуют следить за тем, чтобы без нее не выходили на берег, цинично уговаривают не бояться, так как в капиталистических странах подобная

деятельность законна, легальна и за нее „ничего не будет".

Как-то заместитель министра „по работе с моряками заграничного плавания" – еще довольно молодой человек – приезжал к нам из Москвы в Ригу и выступил перед активом. Он говорил о важности ведения коммунистической пропаганды за рубежом, давал конкретные рекомендации, как распространять пропагандную литературу, и при этом, видимо, потеряв чувство меры, рассмешил всех, приведя в качестве иллюстрации один эпизод, наглядно показывающий отношение моряков к этому делу.

– Вы знаете, товарищи! – начал рассказывать он. – Однажды у нас произошел один возмутительный случай! Вам известно, что мы, в Москве, регулярно получаем рапорты о количестве распространяемой литературы. Из этих рапортов мы увидели, что на одном из судов, стоящих на линии Черное море – Южная Америка и возивших мясо из Аргентины, пропаганда наших идей была поставлена особенно хорошо: команда распространяла много литературы и постоянно запрашивала, чтобы мы присылали еще и еще... Мы отметили этот экипаж как активный, они даже получили премию за это. Однако потом у нас заинтересовались: „В чем дело? Такого еще не бывало!" Мы послали своего человека проследить, как они это делают. И он обнаружил, что моряки в Буэнос-Айресе суют в мешки эти прекрасные дорогие издания на меловой бумаге (даже сочинения Ленина и других классиков марксизма!) и тащат их к старьевщику на макулатуру, на вес; он выплачивал им какие-то гроши в иностранной валюте, которые они и пропивали...

По залу пробежали смешки, а замминистра продолжал:

– Это же безобразие! Так нельзя относиться! К этому делу надо подходить со всей серьезностью! Капитана и помполита пришлось наказать.

Подобная деятельность, осуществляемая организованно правительственными инстанциями (управление при министерстве, отделы в пароходствах – разве можно себе представить что-либо похожее на иностранных флотах?!), обнаруживает весь цинизм советского правительства. Советский представитель на Белградской конференции сердито заявлял: „Мы не позволим! Мы не допустим нарушения нашего суверенитета и вмешательства в наши внутренние дела!"

А сами вмешиваются и нарушают всюду и на каждом шагу.

Меня всегда удивляло, почему западные государства позволяют Советскому Союзу так разговаривать с собой. На Западе я никогда не слышал таких злых, неблагожелательных, неумных и неблагородных заявлений, какие позволяет себе по его адресу советская власть, не был свидетелем таких грубых и клеветнических кампаний против других стран, как проводятся у нас. Они направлены на то, чтобы отравить сознание советского народа, создать у рядовых граждан представление о западном обществе, как об обществе негодяев. Разве это не попытка натравить наш народ на народы западных стран, чтобы затем спровоцировать с ними войну?

КГБ НА ФЛОТЕ

Читатель видит, что работа КГБ красной нитью проходит через все мое повествование. Мне хочется еще конкретизировать роль этой организации, показать, насколько глубоко во флот запущены ее щупальца.

Деятельность КГБ сильно дезорганизует работу. Это наблюдается всюду, но особенно на торговом и рыболовном флотах. С этим я имел возможность хорошо познакомиться и в Мурманске и в Риге.

В частности, КГБ целиком захватил работу отделов кадров флота и пароходств. Эти отделы кадров – закрытые, полусекретные отделы, в деятельность которых не вмешивается руководство флота и пароходств. Работа отдела кадров, так сказать, „неприкосновенна" – она не подлежит критике, потому что ею руководит КГБ. В отделах кадров хранятся папки личных дел моряков, работники КГБ ковыряются в биографиях и в душах людей.

Когда нужно решать какой-то вопрос по кадрам, сам начальник флота и пароходства связывается с кем-то из отдела кадров и ждет решения. Но и он обычно не спрашивает, почему такого-то человека нельзя назначить на ту или иную работу, почему его не посылают куда-либо, почему его сняли с работы.

В таких случаях лишь говорят: „Оттуда получен сигнал..."

Отдел кадров составляет судовые роли (списки команд судов), посылает в КГБ, согласовывает их с ним. В КГБ перед выходом в море проверяют су-

довые роли и, проведя последний контроль, направляют свою копию портовой погранохране.

Помимо слежки через отдел кадров и партийные органы, слежкой за моряками занимаются специальные „водные отделы" КГБ, имеющие на судах сеть осведомителей, а также получающие донесения от помполитов. Эти отделы, в зависимости от назначения порта, возглавляются офицерами – от капитана до полковника.

Так, в Клайпеде начальником Водного отдела КГБ в свое время был капитан Лялин, впоследствии переведенный на пост начальника секретного отдела советского посольства в Лондоне; в 1971 году он перешел к англичанам и разоблачил почти всю сеть советского шпионажа в Англии и в Европе. Так как теперь в Клайпеде базируется не только рыболовный флот, но и организовано пароходство, то там этот пост занимает уже майор.

Водные отделы КГБ не подчиняются местным управлениям КГБ, а имеют центральное подчинение – в Москве находится служба КГБ, координирующая работу Водных отделов всех бассейнов страны.

Наряду со слежкой за моряками, КГБ выполняет на флоте и другие функции, использует флот для своих зарубежных операций. На судах, главным образом торгового флота, офицеры КГБ, замаскированные под моряков, под практикантов, сверхштатных старпомов, дублеров штурманов, механиков, помполитов и т. д., регулярно выходят в заграничные рейсы. На них выписаны документы гражданских моряков. Они имеют паспорт моряка, получают свободный доступ на берег в заграничных портах. Тем не менее мы их узнаем очень быстро: и не моряки они, и ведут себя в заграничных портах со-

ответствующим образом, а дома, на берегу, бывает, встречаем их в форме.

В заграничных портах гебисты все время болтаются на берегу, с кем-то встречаются, посещают советские посольства, занимаются шпионажем, осуществляют связи с агентами, доставляют почту, донесения, возят какие-то сведения.

Само собой разумеется, что и для работников КГБ такие заграничные командировки – соблазнительная вещь, так как при этом можно сочетать приятное с полезным: выполнив важное задание, сделать карьеру и „отовариться" – имея командировочные в валюте, купить на них за границей хороший костюмчик, привезти заграничных вещей. Поэтому в КГБ идет грызня за заграничные командировки.

Об этом мне известно из собственного опыта, так как я неоднократно имел у себя на борту подобных „дублеров", и от друзей-капитанов.

Был у нас в Мурманске капитан Елфимов Николай Кириллович. Это был еще нестарый, приятный человек, всегда очень любезный, никогда не кричавший и не ругавшийся. В пятидесятые и в начале шестидесятых годов его регулярно посылали в ФРГ производить гарантийный ремонт БМРТ, построенных в Киле. Он зачастил туда так, что приходил с каждым вторым траулером. Наше флотское начальство его не любило и не хотело посылать, но ничего не могло поделать, так как он выполнял какие-то задания КГБ. На берегу он ходил в одиночку, ездил в Бонн, всюду совал свой нос, охотно заводил контакты с иностранцами, вел переговоры с официальными инстанциями. Руководители флота были злы на него за то, что он почти не занимался своими капитанскими обязанностями, сваливал все на старпо-

ма, в порту болтался, выполняя задания, а в море, запершись в каюте, писал рапорты. Те, кто с ним плавал, знали, что он связан с КГБ.

В конце концов, по рассказам ребят, ходивших с ним в Киль, немцы догадались, чем он занимается. Однажды он пришел туда уже не капитаном, а как представитель рыбной промышленности, и власти ФРГ объявили его „персона нон грата", отказались даже пустить его на берег и потребовали, чтобы он немедленно покинул Германию. В кильской бухте ему пришлось пересесть на борт другого советского судна и вернуться домой.

За время работы на море у меня было довольно много столкновений с КГБ, так что, вспоминая, я даже удивляюсь, что мне так долго удалось сохранять визу на заграничное плавание. Расскажу об этих столкновениях подробно – думаю, что на подобных примерах лучше всего получить представление об этой организации.

Когда я еще плавал на „Курейке", произошел такой случай. Дело было у берегов Норвегии. Мы работали там на крупном скоплении рыбы. Вокруг нас было много судов: английские, французские и даже один испанский траулер. И вот, в суматохе, мы сцепились тралами с французским траулером (я до сих пор помню его название – „Франсуаз Жэнэ".) Штурман этого траулера ошибся при спуска трала, переложил руля больше, чем следовало, прошел поперек нашего трала, и тралы сцепились. Заметив, что наши ваера сошлись, я немедленно дал команду готовить лебедку и поднимать трал. Но было уже поздно: „ловушки" француза намотались на наш ваер выше

трала, и нам ничего больше не оставалось, как ложиться в дрейф, чтобы распутываться.

История неприятная. Мы находились друг от друга метрах в 70. Тросы, концы и все вооружение тралов перепуталось. Нам грозила, по меньшей мере, большая потеря времени.

Смотрю в бинокль. Вижу на мостике „Франсуаз Жэнэ" сам капитан – невысокий седоватый старик – разносит своего помощника, виновато стоящего перед ним.

Посмотрел я на характер сцепления, перепутавшиеся орудия лова. А в это время мои тралмейстеры уже бегут с ножами, кувалдами и зубилами, готовясь резать, калечить французский трал, чтобы как можно скорее от него освободиться и сэкономить промысловое время. Обычно так и делалось: когда происходило сцепление, независимо по чьей вине, все бросались и начинали резать, рубить и калечить чужую снасть, чтобы как можно быстрее распутаться...

Глянул я еще раз, как печально смотрит на меня французский капитан, прикинул, что траулер наверняка его собственный, оценил стоимость трала. А тралы у них хорошие – нейлоновая, плетеная нить. Дорогая игрушка! По крайней мере, полрейса придется работать, чтобы оправдать ее стоимость.

А кроме того, вижу, что дешевле и быстрее вырубить часть нашего промыслового вооружения – ваер с кабелями возле доски – и отдать ему. Окликаю тралмейстеров и показываю, где рубить, и минут через пятнадцать они кричат:

– Вира, выбирай!

„Француз" выбрал и, видимо, был очень удивлен, что я покалечил свои собственные орудия лова и

собственное оборудование, а его – оставил абсолютно целым. Я вышел из группы траулеров и стал перевооружаться, переходить на трал другого борта.

„Француз" подошел ко мне, лег в дрейф, и капитан кричит по-английски:

– Алло, капитан! Я сейчас за вами шлюпку пришлю! Приезжайте, пожалуйста, ко мне в гости!

Я, конечно, зная, что значит мне поехать в гости на иностранное судно и чем это для меня может кончиться, отшутился:

– Не до гостей сейчас! Надо ловить, пока рыба идет! Не могу бросить судно!

Все-таки шлюпка отходит от борта „француза", причаливает к нам, и моряки, сидящие в ней, начинают кидать мне на палубу отличные, мягкие, стальные концы, „чекеля", вертлюги и другое оборудование – то есть они нам дали все новенькое вместо попорченного при расцеплении. Кроме того, один из французов, показывая рукой на мостик, передает моему матросу большую оплетенную бутыль с вином, как потом оказалось – португальский портвейн „Опорто".

К сожалению, мне нечем было его одарить в ответ, кроме еще оставшихся у меня двух пачек русского табачка „Золотое руно", которые я и послал французскому капитану.

Пока мы возились, наши ребята перемахивались с французами. В тот момент, когда суда, высвобождая тралы, сближались носами, приблизившись друг к другу примерно на 5–7 метров, наши стали кидать на французский траулер сигареты, а с него, в ответ, летели французские. На палубу высыпали работавшие у меня на судне девчонки. Французским рыбакам в диковинку, чтобы женщины работали на су-

дах. Они им воздушные поцелуи посылают, что-то кричат. В общем, дружеская и веселая морская встреча...

Потом мы разошлись. Кончился наш рейс без захода в порты – мы плавали по „визе № 2". Вернулись в Мурманск. Пришвартовались. Как полагается, пришел наряд пограничников: лейтенант с сержантами и солдатами. Они быстренько осмотрели пароход, спросив:

– Заходов за границу не было?

– Не было!

Они ушли, а нас сразу поставили под разгрузку.

В Советском Союзе есть правило, по которому по приходе в порт капитан должен написать для пограничного КПП (а фактически для КГБ) донесение о событиях, происшедших в море, как прошел рейс. Я, естественно, написал, что имело место сцепление с французским траулером, однако лейтенантик донесение читать не стал, а сунул в карман гимнастерки и отдал распоряжение об открытии границы.

Как только граница была открыта, свободные члены команды, кому не нужно было работать, прыгнули с борта и побежали домой. На судно пришли женщины-грузчицы. Началась разгрузка рыбы, а я пошел в диспетчерскую, чтобы побыстрее закончить дела и тоже идти домой отдыхать...

Но примерно через час в порту начались суматоха и крики:

– Где капитан Лысенко? Где он?..

Подбегает ко мне какой-то диспетчер и кричит:

– Ты знаешь, что тебя разыскивают?

– Что такое?

– Давай скорей! Там что-то на пароходе случилось...

Подбегаю к своему судну, наблюдаю такую картинку. Вокруг стоит наряд пограничников – человек пятнадцать, в боевом снаряжении и с автоматами. С ними двое офицеров и кто-то в гражданском. Возле трапа крики и шум – одним грузчицам надо входить, другим выходить, а их не пускают. Вообще судно окружено, и никого на борт не пускают.

– Что такое? – спрашиваю. – Что случилось!

– Как что! Вы не знаете? – кричат на меня капитан-пограничник и личность в гражданском (как потом выяснилось, майор КГБ). – Граница закрыта! Пройдемте сейчас же к вам в каюту! Никого больше не впускать!

– Да чего уж теперь закрывать, когда чуть не половина команды на берег ушла? Бесполезно...

– Нет! Нет! Никаких разговоров!

Прошли в каюту.

– Расскажите, что было? – спрашивают они меня. – Что у вас произошло с французами? Что за обмены? Вы какую-то там торговлю открыли? И вообще нарушили государственную границу! Вы же знаете, что у вас люди – не визированные, и поэтому вам запрещено всякое общение с иностранцами!

– А как же этого избежать? – возражаю. – Произошло сцепление...

– Чем вы там торговали?

– Ничем я не торговал! Только получил бутылку вина...

– Где она?

Вынимаю красивую, аккуратную бутыль.

Боже мой! Они бросились эту бутыль обнюхивать, донышко прощупывать.

– А где содержимое?

– Как где? Выпили...

— Как вы могли? Что вы сделали? А вдруг вино было отравленное, и их к вам подослали специально, чтобы вас отравить!

— Да что вы ерунду городите! — не выдержал я. — Кому там надо нас травить?!

— Вы ничего не понимаете! Вам следовало доставить ее нам!..

Пустую бутылку „конфисковали", а меня забрал „гражданский" и повез в КГБ. Он вел себя более спокойно. Кричал больше капитан-пограничник. Сижу в приемной комнате Водного отдела КГБ. Столы поставлены буквой „Т"; за „перекладиной" сидит гебист, а дальше длинный свободный стол и несколько стульев. Он усаживает меня, дает несколько листов бумаги и говорит:

— Пожалуйста, напишите рапорт с начала и до конца, как и почему все это получилось, подробно, ничего не упуская, что вам кричали французы, как вы отвечали...

Пишу... Вдруг с треском открывается дверь, врывается какой-то рыжий верзила в гражданском и с ходу начинает меня крыть.

Меня криком не напугаешь. Я и сам этому научился:

— Чего ты орешь? И кто ты такой?

Он подзамялся, сбавил немножко тон и представился:

— Я заместитель начальника Водного отдела подполковник Егоров.

Дальше он продолжал уже спокойным тоном:

— Как вы могли такое допустить? Откуда вы знаете, что не передавали при встрече шпионские сведения те, кто кидал через борт сигареты?..

— Так, короче говоря, чего вы от меня хотите? —

перебил я его. – Почему вы на меня набросились? Чемодан, что ли, собирать? Это мне недолго. Могу и с парохода уйти!.. Мне надоели все эти крики.

– Так вопрос пока не стоит, но может стать! Только имейте в виду, что вам самому чемодан собирать не придется! Мы вам поможем. Ну ладно, хватит, вам, наверное, уже ясно...

– Так что? – спрашиваю. – Не надо дописывать рапорт?

– Нет! Нет! Дописывайте... А потом, как вы не подумали, что вино могло быть отравленное? – спохватился подполковник.

Я учел это и в рапорте приписал:

„Вино было замечательное – португальский портвейн марки „Опорто". Фирма существует с 1886 года. Мы его выпили за мир и дружбу между народами!.."

– А! – прочитал подполковник. – Еще и иронизируете! Вы у меня достукаетесь!

Я тогда не достукался. В Мурманске им приходилось как-то считаться с людьми, так как флот рос и нужны были капитаны. На меня покричали и отпустили с миром, лишь закрыв мне на ближайшее время загранрейсы.

Я уже тогда знал, что гебистам ни в коем случае нельзя показывать, что их боишься. Когда перед ними гнешься, они еще больше звереют и давят. Если бы я тогда оробел, подполковник мог меня и „спихнуть" с парохода. Если же берешь „на басы", гебисты приходят в себя, успокаиваются. Между прочим им даже и импонирует, когда их не очень-то боятся.

А вот еще один похожий случай.

Как-то в Баренцевом море, на промысле, говорит мне старший механик: так, мол, и так, ремонт машины придется делать – дернуть нужно один из поршней.

Ветерок был от зюйда, и мы спрятались на северную часть „Медвежки" (остров Медвежий), подошли совсем близко к берегу – так метров на 1200 – отдали якорь на глубине 11 метров. Там было довольно тихо. Лежим, ремонтируемся. Рейс был суматошный, и я прилег отдохнуть у себя в каюте. Только задремал на диване, стучится третий помощник:

– Товарищ капитан!..

– Что случилось?

– Шлюпка у борта. С берега пришла, и в ней – три человека.

Выхожу на крыло. Верно – рядом у борта шлюпочка с тремя норвежцами.

– Здравствуйте! С чем прибыли? – спрашиваю.

– Да ни с чем. Просто в гости.

На острове Медвежьем теперь нет поселений и нет причалов. Когда-то в двадцатые годы там были шахты (до сих пор с моря видны какие-то остатки эстакад), но шахты закрылись и осталась одна лишь метеорологическая станция.

„Что же, – думаю, – делать? Раз уж приехали, надо принять, тем более что стоим у самого их берега". Норвежцы, правда, за это никогда не наказывали, и мы очень часто пользовались их водами как убежищем, ремонтировались... Не гнать же людей!..

– Милости прошу! – говорю. – Заходите.

Сели в каюте, толкуем.

– Мы – офицеры метеорологической службы, – рассказывают они. – Должны отработать на острове

6 месяцев, а потом год будем отдыхать. Здесь очень скучно. За 6 месяцев лишь несколько раз у берега появляются пароходы. Вот нам и захотелось посмотреть новое судно и познакомиться с русскими...

Один из них оказался филателистом и спрашивает, нет ли у кого марок.

– Какие там марки! – говорю. – Нам в море не пишут...

Норвежцы пробыли на судне часа четыре. Выпивки у меня не было, но мы их угостили в кают-компании чем могли: закусочку выставили, борщ был. Потом показали несколько фильмов (на борту была киноустановка). Мои ребята пытались с ними общаться, разговаривали, расспрашивали. Я был за переводчика. Такая приятная встреча. Остались довольны и мы и они. Ну и уехали с Богом.

Возвращаемся в порт. И тут началось... При приходе в Мурманск меня немедленно вызывают в Водный отдел и спрашивают:

– Какое вы имели право без разрешения принимать на судне иностранцев?

Допрашивал меня майор КГБ в форме. Он начал с обвинений:

– Вы что, не понимаете, что все это шпионы-разведчики и что они таким образом собирают сведения? Что вы творите? Почему с вами всегда такое происходит? Почему вы идете на такие вещи? Кто вас уполномачивал?..

– Да поймите, – говорю, – что я стоял в их водах! Они могли явиться официально и потребовать ответа, почему мы стоим около их станции.

– Это у них там базовая, НАТОвская станция!

– Тем более! – возражаю. – В таком случае они

могли мне „шмон" на судне устроить, скорее меня в шпионаже обвинить, чем я их.

– Вы принимали на судне разведчиков НАТО!

– Да они ни одного провокационного вопроса не задали и не пытались никаких данных получить. А потом, – говорю, – до меня как-то не доходит: неужели НАТО того и ждало, когда на моем пароходе сломается машина и я приду на Медвежий ремонтироваться, чтобы сразу заслать ко мне кучу разведчиков? В этом же нет логики! Тем более что вели они себя очень тактично.

– Вы им советские фильмы показывали? Какие?

Я им показывал „Память сердца" – старую агитку о любви одного английского летчика к русской партизанке во время войны, заканчивающуюся тем, что они должны были расстаться, так как советская женщина не захотела ехать с ним в Англию, и какую-то советскую комедию о жизни в коммунальной квартире.

– Разве можно такие фильмы показывать! – вскрикнул он. – Это же антисоветчина!

Я обозлился:

– А разве можно жить по двадцать человек в трех комнатах? Раз можно так жить, то почему нельзя этого показывать?

– Пишите подробную объяснительную записку! – потребовал майор. – Не забудьте указать, как выглядели эти норвежцы, в чем были одеты, видели ли вы у них оружие?..

В общем, глупее вопросов не придумаешь.

В объяснительной записке я стал оправдываться, ссылаясь на новый курс советской политики на сосуществование, на сближение и дружбу между народами, указал, что теперь надо высоко держать мар-

ку советского человека и показывать иностранцам, что мы – добрые люди.

Неожиданно в кабинет вошел какой-то человек в штатском. Одетый в форму майор встал перед ним по стойке смирно. Пришедший с ходу начал материться:

– Как ты смеешь! Я тебе покажу! Как смеешь... твою мать, нарушать инструкции! Кого принимал? Зачем принимал? Кто тебе разрешил? Гони всех, кто придет на судно, к... матери!

Я был в полной форме с капитанскими знаками различия и орденскими колодками и тоже закричал во весь голос:

– Чего ты орешь! Кто ты, собственно, такой? Какое ты имеешь право орать на меня?!

– Я – начальник Водного отдела!

– Это другое дело! Но почему вы, собственно, кричите?

Гебист заговорил спокойнее, тоже перешел на „вы", но продолжал, просмотрев мои объяснения:

– Что вы за глупости мне тут понаписали? Почему нарушаете инструкции?

Я повторил, что в связи с дипломатическими усилиями советского правительства по разрядке международной напряженности необходимо поддерживать доброе имя советского человека.

– Бросьте мне эти разговорчики! – прервал меня начальник Водного отдела. – Сказано гнать – значит, гоните всех.

– Хорошо, – говорю, – буду гнать всех подряд, но дайте мне на это письменное распоряжение. Вот вы тут меня задним числом ругаете, а мне что делать, когда являются люди? Можете вы мне написать инструкцию, пусть секретную – под расписку,

как в подобных случаях поступать. Дадите инструкцию, я буду всех, кто придет, бить палкой по голове! Но вы же не даете таких инструкций...

Начальник Водного отдела замялся, забрал мою объяснительную записку и сказал:

– Ладно, идите, но больше этого не делайте.

Я продолжал:

– Вам тут легко кричать, а мне что делать? Я капитан и обязан защищать честь флага, который представляет нацию. Я не могу допустить, чтобы на Западе представляли, что русские – дикари, боятся общения. Наша пресса возвещает мир и дружбу между народами, а вы хотите, чтобы мы волками друг на друга смотрели. Это же не способствует делу мира...

– С такими рассуждениями вам следовало не плавать, а в газетах писать! – прервал меня гебист, и в его голосе прозвучала угроза.

На этот раз я отделался выговором „за утрату бдительности". Но такие вещи для моряка, особенно капитана, не проходят без последствий. На каждого моряка у нас, с момента первого выхода в море, КГБ заводит досье. К нему пришиваются все его характеристики и все написанные на него доносы, вкладываются все его высказывания, учитываются все случаи, подобные вышеописанному. По коммунистической диалектике, количество со временем переходит в качество, а поэтому даже мелочи, если их скапливается много, могут иметь неприятные последствия.

Мне дважды пришлось видеть в КГБ свое досье – один раз в Мурманске, другой раз – в Риге. Чтобы не соврать, это – папка толщиной сантиметров пятнадцать.

С подобными историями мне как-то „везло”. В декабре 1964 года меня послали на БМРТ „Мир” к берегам Америки. Рейс был не обычный, промысловый, а научно-исследовательский, хотя я и должен был ловить рыбу. Со мной в море вышли восемнадцать ученых из ленинградского ЦКБ (центральное конструкторское бюро), проектирующего суда, и из нашего, мурманского ПИНРО (Полярный институт рыбного хозяйства и океанографии) для испытаний новых траловых досок и других исследований.

И команда и ученые были без мореходок и не визированы, то есть не имели права выхода на берег за границей. Нам предстояло пробыть в море пять месяцев без захода в порты.

На палубе у нас лежали приготовленное для испытаний оборудование и приборы в громадных ящиках. Дело в том, что БМРТ № 404 „Мир”, польской постройки, – один из первых в большой серии, улучшенный после первых трех. Поэтому на него и посадили наших конструкторов-изобретателей, чтобы они „слизали” все улучшения. „Изобретатели” и „слизывали”: обмеривали весь траулер, осматривали машину. На нем стоял МАН-овский дизель, сделанный в Западной Германии, и наши конструкторы замеряли его, чтобы потом „изобрести” нечто подобное. Ученые же из ПИНРО набрали с собой в плавание траловые доски и кухтыли новых моделей, чтобы испытать их в производственных условиях.

И надо же было тут случиться беде. Когда мы пересекали Атлантику и нам оставалось 1,5–2 суток хода до Ньюфаундленда, вызываю я к себе механика рефрижераторной установки Володю Кугавда и отдаю распоряжение:

– Давай запускай свои холодильные агрегаты и

начинай студить трюмы. Дня через три-четыре начнем рыбку укладывать.

Он пошел проверять свое хозяйство, лазил между агрегатами и аммиачными насосами. При проверке лопнуло на одной из труб мерительное стекло, и аммиаком обожгло Володе глаза.

На судне была фельдшерица с громким названием „судовой врач" – девица сравнительно молодая и неопытная. Она ошиблась и промыла ему глаза вместо лимонной кислоты содовым раствором. В результате Володю пришлось положить в темную каюту, так как он света совершенно не мог выносить, а в глазах у него была такая резь, что он криком кричал.

Я зашел к нему раз-другой. Вижу, на глазах образуются какие-то белые бельма и начинают приближаться к зрачкам, закутывая глаза белой пеленой. Что делать? За границу нам заходить не разрешено. Пытаюсь по радио связаться с Мурманском, но погода плохая и нет прохождения (в Северной Атлантике, бывает, иногда неделями не можешь наладить связи). Не могу и с другими нашими судами связзаться – основной флот где-то на юге за Джорджес-Банкой работает. Да и какая от них помощь – только советы могут давать, а добираться до них на большую плавбазу, где получше врачи, – суток пять-шесть.

Стал я к нему в каюту почаще заходить: белая пелена буквально по часам увеличивается, все ближе к зрачкам подходит...

„Ну, – думаю, – провались оно все на этом месте! Надо рискнуть!"

Комиссар был у меня не из самых поганых – бывший офицер-пограничник, хороший, молодой

парень, любивший „на зуб взять”, во всяком случае был он человек не зловредный, о котором известно было, что он особенно не „капал”. Кстати, он долго и не плавал. Ушел потом куда-то „лектором” работать на берегу.

Был у меня с собой „запасик” к Новому году, так как я в то время сам не особенно употреблял. Думал в кают-компании угостить. Он обычно заскакивал ко мне в каюту перед обедом:

– Ну, как там, Кириллыч? Кх! Кх!

Капнешь ему с полстаканчика. Он хватит и... порядок.

Говорю ему:

–Знаешь что, комиссар? Мне нужно заручиться твоим согласием, так как я иду в канадский порт, иначе ослепнет у нас человек...

– Я в этих делах ни черта не понимаю, – ушел он от этого решения.

Однако, по крайней мере, не запротестовал.

Посылаю радиограмму губернатору Ньюфаундленда с просьбой принять судно, так как погода была плохая и я знал, что лоцману будет трудно выйти, а ближайший порт – Сент-Джонс – на Ньюфаундленде. Сообщаю ему в радиограмме:

„На борту больной, болезнь не заразная – несчастный случай...”

Буквально минут через сорок получаю очень любезный ответ:

„Ваше послание получено – невзирая ни на что, лоцман вас встретит немедленно по подходу к порту”.

Я полным ходом, без разрешения, помчался в канадский порт. Подходим к Сент-Джонсу. Действительно, немедленно вылетел лоцманский катер. Пе-

ресесть лоцман сначала из-за шторма не мог – я за ним в кильватере тянулся.

Как только мы вошли в Сент-Джонс и пришвартовались, еще до прихода портовых властей, подошла машина скорой помощи и врачи забрали Володю Кугавду в госпиталь. Потом пришли власти канадские. Ну я, конечно, чтобы их угостить, выставил на стол все, что у меня было в запасе. Мы очень хорошо посидели, поговорили. Канадцы любезно и внимательно к нам отнеслись, не было ни проверок, ни гадостей, ни нервотрепки, обычных в наших портах. Я поблагодарил их за прием, остался на ночь в Сент-Джонсе. Вечером, после того как разобрался с властями, пошел в госпиталь. Главврач в госпитале говорит мне:

– Счастлив ваш механик! Еще 6–8 часов, и он остался бы на всю жизнь слепым, бельма закрыли бы зрачки. Теперь зрение спасено, потому что мы приняли меры и приостановили процесс...

Впоследствии подтвердилось, что мое решение спасло парню глаза: сначала его зрение сократилось, но через годик восстановилось до нормального.

На следующее утро я вышел из порта и продолжал рейс.

Когда я вернулся из рейса, начались заботы.

Сначала я получил разнос от моего начальства:

– На кой черт ты его оставлял в канадском госпитале? Ты знаешь, какие счета валютные пришли? 29 долларов в сутки! Понимаешь! А он там два месяца пролежал! Кроме того, у него был агент, который ему трусы и чемодан купил!..

Высокое начальство мне потом снова и снова припоминало:

„Валюта! Экономия! Перерасход! Почему ты не сдал его на нашу плавбазу?” Пошли угрозы: „Самовольство! Без разрешения! Нарушение инструкций!”

Дальше подключились люди из КГБ:

– На каком основании? Почему? Вы знаете, что вами нарушено положение о государственной границе? У вас люди – не визированные!..

Вижу, что дело плохо, и тоже начал кричать:

– А вы знаете, что человек слеп?

– Да, но вы не учли, что могло произойти! Вы не знали всей своей команды! В частности, у вас был человек, который хотел убежать и еще других агитировал! Мы имеем сведения!.. Кроме того, у вас на борту были ученые – их могли спровоцировать или похитить! К тому же новое оборудование, могли узнать наши технические секреты!

Тут вспомнили мне один эпизод.

Некто Старовойтов – из научно-исследовательского института, когда мы шли в Сент-Джонс, попросил боцмана закрыть брезентом свои железяки, лежавшие на палубе: приготовленные к испытанию траловые доски с двумя щелями.

Услышав это, я рассмеялся и показываю на стоящий рядом канадский траулер:

– Смотри! У него такие же, как у тебя! Это же не твоя выдумка! Ты же слизал!..

Он, конечно, на меня окрысился, зашипел, как кот... и нашлись люди, которые донесли об этом в КГБ. Однако полагаю, что сделал это все-таки не комиссар, у них, кроме него, есть на судах свои люди... И меня обвинили в том, что я отнесся безответственно и несерьезно – не хотел закрывать „новые изобретения”.

Я спорил и доказывал:

– Кто там будет смотреть? У нас на палубе не ходили, и никто ничего не видел.

В общем, испортили мне кровушки с полтора ведра. Обычно после такого рейса, если тебя потаскают, помурыжат неделю, а то и десять дней, молишься Господу Богу и думаешь: скорей бы в море! Тут ни семья уже, ни дети тебя не интересуют – лишь бы отвязаться от этих чертовых разборов и обвинений в потере бдительности со стороны парткома и КГБ, от объяснений, что нельзя валюту платить за спасение глаз... У меня до сих пор в душе сидит горечь от этого дела. Единственное утешение, что все-таки спас глаза человеку.

В конце шестидесятых годов, когда я работал в Риге и ходил на БМРТ № 282 „Пионер Украины", послали меня в рейс к берегам Африки, и мы промышляли у самого Кейптауна. Проработали полгода. Возвращаемся. Намечается „вожделенный" заход на пару дней на Канарские острова – в Лас-Пальмас.

Была у нас в экипаже молодая латышка по фамилии Эклинь, первый раз вышедшая в море, работавшая уборщицей. И вот за два дня до прихода в Лас-Пальмас получаю шифровку:

„Под личную ответственность капитана: Эклинь на берег не выпускать. Имеем сведения о намерении измены родине. Подпись: начальник отдела кадров".

А в это время старпом и стармех уже составляют списки увольняемых, помполит формирует группы, назначает командиров, включает в них коммунистов.

Что делать? Выпустить, нарушив приказ? Нельзя! Этого не скроешь – все равно донесут. Говорю:

– Не включайте ее в списки! Такое указание получено с берега.

Прошли еще сутки. Уборщица появляется в слезах у меня в каюте:

– В чем дело? Почему? Я ведь работаю, стараюсь...

Смотрю на нее, и сердце разрывается: действительно, плохо или хорошо, но работала женщина целых полгода, а тут ей такой плевок в душу.

Советуюсь с помполитом. Комиссар у меня такой хитренький был, не хотел вроде ссориться с людьми. Кстати, полковник в отставке: пенсии, что ли, ему не хватало – пошел подрабатывать, и фамилия у него была интересная – Тур. Он говорит:

– Не знаю, не знаю, Кириллыч! Нельзя, раз начальство не разрешает! Не могу я ее включить в списки...

– Ведь человек же она! – уговариваю я его. – Это же оскорбление! Такое – рвет душу!..

– Ничего не могу сделать, Кириллыч! – продолжал твердить помполит.

Пытаюсь как-то объяснить положение этой девице. Но что ей – береговое начальство. Для нее царь и бог – капитан.

Пришли мы в Лас-Пальмас. Начались увольнения. В город пошли первые группы. Я хожу по палубе и наблюдаю. Она вся зареванная и не перестает реветь. Нервы не выдержали: взял я ее и сам пошел с ней на берег без разрешения. Купил ей каких-то вещей и отцу что-то в подарок, и дочке. Поводил ее по Лас-Пальмасу, показал город. Первый раз человек за границей. Интересно. Вернулись на судно поздно вечером. Все вроде сошло.

Пришли мы в Ригу, и тут за меня взялись:

— Вы что, маленький? У вас голова на месте? Вы не знаете, как в таких случаях поступать? И еще нарушение приказа начальства! Опять же, нарушение государственной тайны! Телеграмма ведь была шифрованная! Вами разглашено содержание секретного, зашифрованного документа!

Оказывается мне надо было что-то выдумать, к чему-то придраться и якобы по собственному решению не пустить ее в город.

Флотское начальство, как полагается, вкатило мне секретный выговор за это дело, под расписку. А потом ГБ взялось за меня:

— Вы знаете, что вы натворили? Мы имеем сведения...

— Так ничего же не произошло! Вот она, и даже не пыталась никуда бежать...

— И потом, почему вы только вдвоем с ней были? Почему третьего с собой не взяли на тот случай, чтобы ее держать, если бы она вздумала изменять родине?

— Да я бы и не стал ее держать! — говорю. — Я считаю, что это совершенно неверно. Человек имеет право делать то, что он хочет!

— Ах так вы рассуждаете! — возмутились в ГБ и закрыли мне визу.

Короче говоря, запихнули меня на ремонт в Таллин, чтобы я одумался, и пригрозили, что в море вообще не выпустят.

Однажды, когда я работал уже на торговом флоте и плавал на танкере „Талсы", мы шли на Кубу. Несколько танков были пустые. А так как известно, что с Кубы в обратный рейс мы обычно брали „мелассу" — патоку — для какого-нибудь европей-

ского порта, то стали мыть порожние танки заранее, еще в океане, чтобы выливать поменьше нефти и грязи у берегов.

Начали мыть. Был у меня один старший матрос – хороший, здоровый парняга. Он очень любил работать, но был еще молод и без достаточного опыта. Ему пришлось делать эту работу вместе с донкеманом – человеком постарше, бывшим армейским офицером, но моряком не особенно опытным.

Им было категорически запрещено даже заглядывать в танки, они должны были лишь спустить шланги с горячей водой и мыть специальными моечными машинками, которые на нескольких уровнях в танке разбрасывают струи воды под напором.

Мы находились посередине Атлантики – милях в шестистах юго-западнее Азорских островов, – когда где-то в танке зацепился один из шлангов машинки, и мойщики решили все же лезть в танк, чтобы его отцепить: „Мало ли, что начальство предупреждает, что это опасно и запрещено! Подумаешь пустяки какие!"

И вот этот молодой парняга схватил „Кип" – кислородный изолирующий прибор с маской и двумя маленькими кислородными баллончиками. В баллончиках кислород под давлением около 170 атмосфер. Поэтому имеются редукционный клапан и „ланг" (такой резиновый мешок, вроде искусственного легкого). В ланг кислород попадает уже под нормальным давлением, и человек может им дышать.

Спускаться в загазованный танк с чистым кислородом вообще опасно: не дай Бог, кислород попадет на маслянистость – может произойти самовозгорание, то есть взрыв.

Не обращая на все это внимания, не умея как следует пользоваться кислородным прибором, он надел маску, вздохнул два раза для проверки и полез в танк, забыв открыть баллон. Когда он уже залез в танк, кислород в резиновом мешочке кончился. Он попробовал открыть клапан, но руки были запачканы сырой нефтью и скользили. Он стал задыхаться, рванул с себя маску и, естественно, потеряв сознание свалился на дно, так как в танке вообще воздуха не было, был лишь один разогретый газ.

Второй закричал, звал на помощь. Началась суматоха: пока прибежали другие, одели „Кипы", спустились в танк и подняли его на палубу, прошло около десяти минут.

Судовой врач у нас была латышка – серьезная женщина и неплохой специалист. Не считаясь ни с чем, она сразу бросилась к матросу, стала делать искусственное дыхание изо рта в рот и восстановила ему дыхание. Его унесли в госпиталь, дали ему кислород, но медицинского кислорода у нас было совсем мало, и мы использовали для этой цели кислородный баллон аварийной автогенной установки. Докторша стала давать ему какие-то лекарства.

Он бьется, дышит вроде, но она мне говорит тихонько:

– Он жить не будет...

„Черт знает что! – думаю. – Молодой, здоровый парень и вдруг жить не будет, на глазах умирает, бьется в конвульсиях! Жалко! Что делать? Как же ему помочь среди океана-то?"

И я решился, хотя знал, какие для меня будут последствия. Захожу в радиорубку, вызываю португальский остров Файал, позывные которого мы наш-

ли в справочнике, и прошу связать меня с американской базой.

– Нет у нас здесь никакой американской базы! – отвечает Файал.

– Как нет? Есть у вас база! Я знаю! Нас инструктировали... У вас американская воздушная база!

Пока мы препирались в эфире, в разговор вмешивается голос:

– Кто спрашивает американцев?

Называю себя, рассказываю о несчастье. Американцы запрашивают:

– Что вы хотите?

Объясняю:

– Нужен вертолет, чтобы доставить больного в госпиталь, где ему могут помочь, так как на судне мы не в состоянии ничего сделать: нет оборудования и кислорода, кончаются медикаменты...

– К сожалению, у нас нет вертолетов дальнего радиуса действия. А где вы находитесь?

Даю координаты.

– Разворачивайтесь курсом на Файал и следуйте полным ходом, – радирует мне в ответ американская база. – Готовьтесь принять парашютистов!

И действительно, часика через полтора-два появляется в небе над судном громадный четырехмоторный самолет, с борта самолета нас вызывают по радио:

– Я – главный врач американской воздушной базы на острове Файал. Есть ли у вас на судне врач?

Отвечаю, что есть.

– Тогда я сам прыгать не буду, – говорит мне главврач, – прыгнут мои два помощника и постараются сделать, что могут...

Дело было уже под вечер, море довольно бурное. Тем не менее вижу, с неба прямо в воду валятся два парашютиста в черных аквалангистских костюмах, потом сыплются еще парашюты с оборудованием: какие-то тюки, громадные кислородные баллоны. Собираем их своим катером. На палубе появляются два американских врача, ни слова не говоря, немедленно сдирают с себя костюмы аквалангистов, остаются в одних плавках и спрашивают:

– Где он?

Один бегом бросился в госпиталь и начал консультироваться с нашей врачихой, а второй стал распаковывать громадные тюки. Как развернул, вся команда ахнула: Боже мой, чего в них только не было – и полные наборы хирургических инструментов, и автоматические дыхательные аппараты... В общем такая техника, какая нам и не снилась.

Проконсультировавшись с нашей врачихой, американцы хотели ему делать уколы, но, оказывается, она не знает его группы крови.

Один из американских врачей вышел на палубу. У него переносная радиостанция. Он что-то кричит крутящемуся над нами самолету. Этот самолет улетает, прилетает другой, опять кидает парашют теперь уже с лекарством, которое нужно, – какой-то антибиотик, и все это очень быстро... А самолеты беспрерывно над нами кружатся, и мы идем полным ходом к Файалу.

Как реагировала на это дело команда? Люди ошарашенно смотрят и говорят мне: „Кириллыч! Что же это творится? Когда же у нас будет такое отношение к человеку, такая забота?"

Американские врачи ни на шаг не отходили от нашего умирающего парня. Но оказалось слишком

поздно: у него начали отмирать клетки мозга. Тем не менее на судне ему умереть не дали. Когда мы пришли на Файал, нас уже ждали с носилками. Американские врачи шли за носилками с дыхательным аппаратом. Расстались мы с ними очень тепло. Я был благодарен и растроган, послал благодарственную телеграмму командиру базы и главному врачу. Через сутки после того, как мы снялись, я получил телеграмму от нашего агента с Файала, что парень умер.

На судне, среди экипажа, особенно среди молодежи, пошли разговоры: „Вот это да! У нас говорят, что американцы – звери, а они вот какие!"

Все это время наш помполит не показывался, забился куда-то и не контактировал ни с американцами, ни с командой: наверное, уже сидел и писал донос... Ведь я совершенно неожиданно, даже и для себя, провел мощную акцию по подрыву нашей антиамериканской пропаганды. Конечно, ничего подобного у меня и на уме не было. Я искренне жалел парня и пытался его спасти.

А когда мы пришли в родной порт, тут снова и началось. Сначала разбор у начальства, кто виноват, и обвинения, и крик:

– Вы знаете, во сколько валюты нам обошлось это дело? Ведь ему надо было цинковый гроб заказывать и самолетом в Москву доставлять пришлось...

Я разнервничался:

– Что вы деньги считаете! Какие там деньги, когда человек погибал!..

– Так врач же вам сказал, что он жить не будет – зачем расходы?!

В общем, об этом неприятно ни вспоминать, ни рассказывать.

Затем, естественно, пришла очередь ГБ, и там начали докапываться: „Почему вы контактировали американскую базу? Откуда вы знали ее позывные? Как выглядели врачи? Опишите: что говорили, что спрашивали...” – и пошла нервотрепка.

„Вот видите, что с вами все время происходит! – говорят мне. – И то, и это, и вот это у вас было... Сколько уже таких дел в вашей жизни накопилось”.

Стали листать мое досье и напомнили мне все мои „деяния” еще со времен войны (вот тут я второй раз увидел его).

„Нет! – говорят. – Безответственный вы человек! Как вы могли допустить такую пропаганду на судне?! Ведь весь экипаж все видел!”

Здесь уместны несколько слов о секретности и воспитанном в народе страхе сурового наказания не только за самое содержание „тайны”, но и за разговоры и догадки вокруг той или иной темы, считающейся секретной. Я убедился, что мания и истерия секретности в СССР в основе своей имеет холодную и трезвую целенаправленность и рассчитанный замысел.

Ведь более 90% того, что считается государственной тайной внутри страны, для внешнего мира никакая не тайна. В подтверждение приведу примеры. Вот первый.

В начале войны, когда я начал свою работу на море, среди моряков с оглядкой, намеками говорилось *о каком-то* крупном новом судостроительном предприятии *где-то* на севере страны. Сплетни, слухи, желание показать себя знающими, приобщенными к тайне, так думалось мне. Но когда в начале

1942 года в Портленде мы подобрали на палубе брошенный грузчиками журнал „Лайф”, то обнаружили большую статью с подборкой фотографий стапелей и корпусов строящихся кораблей с точным указанием адреса – устье Северной Двины, город Молотов (ныне Северодвинск).

Второй пример – как был потрясен и ошарашен командир соединения ракетоносцев, увидев в канадском журнале „Уикли” картинку с данными о составе советского флота. Он был осведомлен прекрасно об иностранных флотах и ничего не знал о своем флоте.

А вот еще. Современная служба наблюдения и разведки обладает техническими средствами, позволяющими знать места расположения пусковых установок и шахт ракет, места ядерных испытаний, время и количество испытаний и их мощность. Все это на Западе рядовая информация, публикуемая в газетах, сообщаемая по радио и телевидению. А попробуйте спросить так называемого простого советского человека об этом, что он знает? Он побледнеет и заикаться начнет. Он, если что и знает, то из тайно слушаемых передач западных радиостанций.

А сведения об урожае? А сведения о закупке хлеба у США? А сведения о советских шпионах, пойманных за границей? А сведения об Афганистане? О поставках оружия? Кто в СССР знает сколько танков дали Каддафи? Все это табу для простого советского человека. Ему это знать не положено.

Поэтому вывод один: истинная цель массовой секретности – в первую очередь скрыть правду от своего народа о положении внутри страны, об истинных целях своих и планах. И дезинформировать его.

Поэтому, мне кажется неоспоримой необходимость информировать народы СССР отсюда, с Запада. Правду о делах и экономическом положении в СССР люди там могут узнать пока только так.

ПРЕДПОСЛЕДНИЙ РЕЙС И ЕГО ПОСЛЕДСТВИЯ

А вот рейс, стоивший мне заграничной визы.

Дело было в начале семидесятых годов. Мой танкер послали снабжать рыбаков в район Ньюфаундленда. Было у нас в танках дизельное топливо и котельный мазут. Снабжали мы довольно долго – около месяца. Потом получили радиограмму, что зафрахтованы везти животный жир из Канады на Кубу. Мы вымыли танки в море, в устье реки Святого Лаврентия приняли лоцманов: следовало идти вверх по реке двое с половиной суток. Лоцманы там дежурят по двое и сменяются трижды. Стою на мостике и разговариваю с ними, поелику возможно, о жизни у нас и у них.

Помполитом у меня плавал некто Беляев – неприятная личность, неудавшийся судовой механик. Работал он раньше третьим механиком и видел, что дальше второго механика на маленьком танкерочке ему не дослужиться. Человек он был сравнительно молодой – лет тридцати, но уже с замашками: любил повелевать, командовать и, видимо, определил, что в машине работа тяжелая, грязная, вахты стоять надо. Зачем это, когда можно кусок хлеба гораздо легче заработать. Относился он к тому типу людей, что рвутся в верхи. Демагог был способный. Будучи механиком, сам ругал помполитов и считал, что они никому не нужны, а тут сориентировался, что на этой должности работать не надо, денежки идут как старшему помощнику, а власти – до чертовой матери, даже над капитаном. И начал он кричать „Ура!" и

„Да здравствует!”. Поступил Беляев в Высшую партийную школу и подался в помполиты.

Человек он был малообразованный, иностранных языков не знал, но крутился все время на мостике, молча, с улыбочкой, пока я разговаривал с лоцманами...

Приходим в Монреаль. Беляев мне говорит:

— Знаешь, рейс на этот раз длинный — месяца два с половиной набежало и люди получат много валюты... — Действительно, матросы должны были получить долларов по сорок канадских. Это у нас уже считалось очень много. — Так вот, — продолжал помполит Беляев, — как бы они чего лишнего не накупили... каких-нибудь недозволенных вещей... А могут и литературку притащить... Поэтому есть предложение: по возвращении групп с берега не пускать их в каюты с покупками, а направлять в кают-компанию — пусть покажут, что купили и что у них в карманах.

— Ты что крутишь? — спрашиваю. — Обыскивать людей хочешь?

— Зачем обыскивать? Если объявим, все согласятся и сами покажут.

Тут у меня что-то от желудка поднялось, и я заорал:

— Никогда этого не будет! Ни в коем случае! Я не согласен и ни за что не допущу, чтобы людям наносили такой моральный удар. Этого еще не хватало, чтобы мы и на судне шмоны устраивали! Мало нас на берегу шмонают и таможня, и пограничники, и КГБ. Нет!

— Опять ты в оппозиции! Ты — оппортунист! — обругал меня Беляев. — Ты думаешь, мы не можем

призвать к порядку таких, как ты? Созовем партийное собрание!..

Партячейка у нас была небольшая: кроме меня, помполита и начальника радиостанции – секретаря парторганизации – еще несколько человек.

Партийное собрание помполита не поддержало – кому понравится, чтобы лазили по карманам, устраивали обыски, организовывали какие-то группы проверки, но и высказаться против тоже никто не решился. Постарались спустить это дело „на тормозах". Я шумел, что не допущу, а другие Беляева уговаривали:

– Не надо... Мы и так все следим.

В Монреале мы стояли довольно долго – суток трое, пока жир, который надо было заливать в танки теплым, перегружали с 30-тонных автоцистерн. За это время все ребята успели сходить в город, конечно, группами... Прогуливался и я с группой, а однажды выскочил один минут на десять, чтобы добежать до таверны в порту и купить сигареты. Показалось, что вроде никто не заметил...

Приходит ко мне как-то представитель грузоотправителя мистер Roel Ruzius и говорит:

– Моя супруга хочет прийти к вам в гости на судно – посмотреть, как живут русские моряки. Можно?

– Ну, конечно, можно! Милости просим! Пускай приходит, – говорю.

На следующий день появляется милая, молодая дама, с ней два беленьких мальчика лет трех и шести, а также темненькая девочка, эскимоска, лет пяти.

Оказалось, что миссис Рузиус не американка, а из Европы. Очень живая женщина, без всякого снобиз-

ма, интеллектуально развитая и не жеманная, такая, каких на море называют „свой парень".

Она с интересом осматривала судно, живо всем интересовалась. Я взял меньшого на руки, провел мальчишек в рубку, дал им штурвал покрутить, показал ряд кают, а потом пригласил даму к себе, предложил ребятишкам пару шоколадок и кока-колу. Сидим с ней и разговариваем о жизни. Она очень интересно рассказывает о себе, как они десять лет назад приехали с мужем из Европы; она – француженка, а он – голландец.

– Когда приехали, – говорит, – первое время, конечно, было трудновато, копили деньги на дом. Купили дом, и теперь жизнь, в общем, идет нормально: детей нарожали и еще вот девочку взяли – как хорошо она смотриться среди беленьких мальчиков. Девочка очень живая, хорошенькая. Мы ее все страшно любим.

Потом она стала меня о Советском Союзе расспрашивать, в гости к себе пригласила. Идет такой спокойный разговор.

И вдруг без стука открывается дверь и вваливается помполит в полной форме, с тремя нашивками на рукавах. Злобно посмотрел на меня, не здороваясь, плюхается в кресле в углу и из кресла „пеленгует"...

Моя гостья, в оживленном разговоре, не сразу обратила на него внимание, но потом смутилась, когда заметила, что молча сидит какой-то незнакомый человек и смотрит на нее из угла в упор.

– Ничего! Не обращайте внимания! – успокаиваю я ее. – Ничего страшного! Он „шишка" не шибко большая и по-английски не „рубит"...

– А кто он такой? – спрашивает.

– Да так... – отвечаю, – помощник мой.

Она, видно, о наших порядках слышала. Говорит:

– Понимаю! Это ваш доморощенный Мао Цзэдун...

– Вот именно.

Беляев, как только услышал имя Мао Цзэдуна, забеспокоился:

– Что такое? О чем говорите? Что рассказывает она про Мао Цзэдуна?

– Да ничего она не рассказывала! Ты ослышался, – говорю я ему, – не было никакого Мао Цзэдуна!..

– Не! Не! Не! Вы тут какие-то политические разговоры ведете! Прекращать! Прекращать это! Прекращать!..

И пошло. Я тоже обозлился. Но не ругаться же с ним в присутствии дамы. Она поняла, что что-то не то и стала прощаться. На прощание еще раз пригласила меня в гости, дала телефон.

– Может, и удастся выбраться... – обещаю, но прекрасно знаю, что не удастся, так как запрещено это нам.

На следующий день мы вышли в рейс. Когда спускались к Гаване вдоль берегов Флориды, проходили совсем близко от американского берега.

Погода стояла хорошая, команда по вечерам собиралась на корме – сидели и дискутировали. И „помпа", конечно, среди них „функционировал", „воспитывал". Он все время вмешивался в разговоры, „толкал" свой „диалектический материализм", объяснял все с „марксистских позиций", всех старался „поставить" на „марксистскую точку зрения", а еще слушал – кто что сболтнет.

Моряки особенно его не слушали. Смотрят, как красиво на берегу: мимо нас проплывают городки,

много вилл и всевозможных отелей; все такое белое и красивое, блестит на солнце, вокруг много зелени. В море шмыгают катера, яхты, рыбаки-любители. Все чистенькое и аккуратненькое. Отдыхают люди...

Тут „помпа" загнул что-то о „гниющей Америке" и о „миллионерах". Кто-то сказал:

– Смотри, как гниет Америка. Столько лет „гниет" и никак сгнить не может!..

А тут еще другой заметил:

– Сколько их тут, миллионеров-то? Второй день идем, и конца им нет, этим миллионерам, – все на лодках и на яхтах. Что у них все миллионеры, что ли?

Ребята понимающее улыбаются: „Развелись, мол!"

– Тут и рабочий класс такой – тоже социал-предатели, на откупе у капиталистов!.. – понес „помпа" какую-то ахинею и кричит: – Еще бы им не жить! Они на нашей кровушке нажились! Мы за них воевали, а они тут сидели, ничего не делали и нам не помогали. Такая богатая страна – могла помочь, а они во время войны еще и Германию поддерживали...

Посмотрел я на молодых: в общем, черт его знает, как историю им преподают у нас, в Советском Союзе. Может, еще и верят ему. Откуда правду-то узнать. Я не выдержал и вмешался:

– Чего ты болтаешь? Откуда тебе-то знать? Ты же молодой и войны не помнишь!

– Я все знаю! – не унимался „помпа".

– Откуда ты можешь знать? Ты же не был, а я вот своими глазами видел, сам в войну работал и знаю, что шло из Америки и сколько!..

Ребята моментально нас окружили. Им, во-первых, импонировал мой спор с помполитом, во-вто-

рых, интересно было узнать правду от очевидца, и они стали меня подзуживать: „Ну, давайте, Кириллыч! Расскажите, Кириллыч, как было? Вы же работали всю войну на американской линии! Что это за Америка?"

И я начал рассказывать: о том, что только на Дальнем Востоке нам было передано по „ленд-лизу" фактически бесплатно около двухсот судов „Либерти" и других; перечислил, какие виды материальной помощи Америка оказывала тогда Советской армии и народу.

– Я уж не знаю, чего только не приходилось нам перевозить, – рассказывал я, – оружие и танки, военные автомобили и самолеты, сырье всех видов, свинец, медь, электрооборудование, мины, продукты, медикаменты; особенно много – продуктов питания: муки, сахара, консервов и многого другого... А какое колоссальное количество подарков американский народ нам делал! В Америке производились сборы для советского Красного Креста. Потом было общество Друзей русского народа, имевшее комитеты по всей стране...

– Русские в Америке – все белогвардейцы! – выкрикнул помполит.

– Называйте их как угодно, – говорю, – но я сам с ними встречался и видел, как они нам помогали, какие огромные суммы они собирали в помощь нашим людям... И не по доллару кидали, а иногда сотни тысяч жертвовали, миллионы собирали в фонд Друзей русского народа. Ведь был такой, а вы и не знаете!.. На эти деньги закупались и направлялись нам медикаменты, продукты питания, гражданская одежда для людей, побывавших под оккупацией, и для раненых. Гражданская одежда – не ношеная, а

специально закупленная для этой цели. На одном лишь пароходе „Ногин" мы однажды привезли одиннадцать тысяч тонн одних подарков!.. Вот вы не помните, – рассказываю дальше, – а мне пришлось немножко в армии побывать, и тогда говаривали на фронте – Рузвельтова закуска! Американские продукты в армии были единственным снабжением. И после войны еще то же продолжалось. Например, на Сахалине, где мне пришлось работать, до 1950 года еще поедали американские консервы, колбасу в бочках и сало... Вы знаете, – спрашиваю, – что, если бы не Америка, мы никогда не вошли бы в Берлин? Мы вкатили туда на американских Студебеккерах! Без них мы черта с два в такую даль добрались бы! А джипы, доджи и танки „шерманы"?

Тут я рассказал им, как наше тыловое партийное и прочее начальство в те годы разворовывало американские кожаные куртки и пальто, входившие в снабжение танкистов и шоферов.

– А самолеты: „Либерейторы", „Бостоны", „Аэрокобры". Вы знаете, что наш герой Покрышкин воевал на „Аэрокобре", а не на советском самолете? – спросил я и продолжал рассказывать о том, как танкеры возили топливо из Америки, как я сам обслуживал трассу перегонки самолетов Ном–Красноярск, возил вооружение, о военных кораблях – фрегатах и корветах, принимавшихся в конце войны, называл факты и цифры...

„Помпа" пробовал вмешаться, но его сразу перебивали моряки:

– Подождите! Подождите! Вы же не знаете! Пусть расскажет Кириллыч!

И я рассказывал...

Меня спрашивают:

– А что за люди американцы?

– Вот видите, какие они люди. Живут и другим дают жить. Только не любят, чтобы им мешали. И нечего их критиковать. Уж как-нибудь сами без нас разберутся, найдут свой путь. У нас болтают, что – гады. Неверно это. Они – очень гостеприимные, открытые люди, когда к ним с открытой душой идешь, только не любят, чтобы им на „мозоли давили", и понимают, что такое свобода...

– А мы? Мы же тоже за свободу? – спросил кто-то из молодых.

– Да, – говорю, – но это еще нужно подумать, кто как ее понимает – свободу...

Такой состоялся откровенный разговор. Приходим в Гавану и начинаем сливать этот самый „собачий жир".

Когда мы его брали в Канаде, я спрашивал у грузоотправителя – мужа той дамы, которую я принимал:

– Что делают с этим жиром?

Он говорит:

– Это жир собак и прочих животных идет на губную помаду и другие парфюмерные цели.

„Ну, – думаю, – тут целых четыре с половиной тысячи тонн. Губной помады многовато будет для Кубы..."

По прибытии на Кубу я увидел, что в документах „жир" оформлен „пищевым продуктом". Не знаю уж, какую пищу из него делали? Маргарин, что ли, варили? На вид он был неплохой, только очень вонючий, когда его теплым грузили...

Разгрузившись в Гаване и взяв „мелассу", отправились в Европу. Слили ее во Франции и пришли домой, в Ригу. Рейс был длинный, у людей набрались

отгулы, команда сменилась, прислали подменную команду. Пошел я по делам. „Бумажных" дел, как всегда, много. Толкаюсь в пароходстве от одного начальника к другому. У входа в пароходство — группа моряков. Остановился в группе. Вдруг подходит ко мне невысокий „дядя", лицо вроде открытое, человеческое, улыбается и говорит:

— Владиль Кириллович! Здравствуйте!

— Здравствуйте! — отвечаю, а сам смотрю на него: нет, вроде не помню, чтобы с ним встречался. Лицо незнакомое, но можно и ошибиться: — Что-то я вас не помню... Разве мы встречались где-то?

— Да нет, мы не встречались, но мне хотелось бы с вами поговорить.

— О чем мы будем говорить? Кто вы такой?

— А я из госбезопасности. Вам такая фирма знакома? — спрашивает и улыбается.

— Да уж знакома! Как ей быть незнакомой.

— Так вот, где бы мы могли с вами спокойно поговорить?

— Что ж, — предлагаю, — пойдемте в пароходство, может, найдем пустую комнату, начальники какие-нибудь в разгоне.

— Да нет, вы знаете, здесь не получится... Может, пройдемте к нам?

— Может, пройдем... — поддакиваю я неуверенно, а сам думаю: „К ним попадешь и не выйдешь. Вход есть, а найдешь ли выход?"

На всякий случай, как и он, усмехаюсь и прошу:

— Может, для начала жене позвоним?

— Да что вы, что вы! — успокаивает он меня. — Нет! Нет! Не надо! До этого у вас еще не дошло... пока не дошло.

Идем так и беседуем. Подходим к зданию КГБ. Он проводит меня через главный вход, не там, где посетителей пускают, а где они сами проходят.

При входе – фойе, какие-то лица сидят за столами, дальше старшины в форме стоят, этак сверху вниз смотрят. Он этим „мальчикам" пальчиком знак сделал: мол, со мной человек. Мы сели в лифт и поднялись на шестой этаж. В коридорчике он попросил меня:

– Подождите минуточку!

Прождал я минут десять. Он выскакивает и приглашает:

– Пожалуйста, входите!

Вхожу. Небольшая пустая комната. Современных моделей новая рижская мебель. Чисто.

– Пожалуйста, садитесь к столу! – приглашает он меня и сам садится за свою „перекладину", как у них полагается.

Начинает издалека:

– Ну как прошел рейс? Как вы себя чувствуете? Как семья?

– Нормально.

– А как команда?

– Да все нормально, раз привезли всех людей – значит, нормально.

– А какие у вас отношения с экипажем, с помполитом?

– Как полагается, – говорю. – С командой нормальные и с комиссаром нормальные...

– Что вы называете нормальным? Вот мне известно, что у вас с ним не совсем нормально.

Пытаюсь крутиться:

– Это и есть нормально, когда не совсем нормально...

– Да, да, да! Понятно...

– Но вы же меня не за этим вызвали?! – говорю.

– Да, не за этим. Мы сейчас перейдем к делу.

Улыбочка исчезает с его лица, и он задает вопрос по существу:

– Скажите, как у вас обстоит дело с английским языком?

– Ну, как! – мнусь, – немножко-то, в общем, я насобачился, понимаю немного, конечно, меньше, чем требуется. Все-таки с лоцманами общаться надо, их команды переводить, иногда и по радио в контакт вступать приходится с береговыми станциями на коротких волнах, а потом представители грузополучателей и грузоотправителей... Так что, – говорю, – пару слов знаю...

– Вы врете! Вы не пару слов знаете, вы хорошо говорите! Вы все время болтаете по-английски! Вот, например, с лоцманами в Канаде, о чем вы говорили? Ведь надо же, двое с половиной суток проговорить непрерывно! Теперь, что вы там в Монреале за приемы устраивали? Кто дал вам полномочия встречаться с иностранцами, принимать их в гости? О чем вы говорили? Какую политику нашей страны обсуждали вы с этой дамой и с лоцманами? Что она вам о Мао Цзэдуне рассказывала? И потом, вы ходили один на берег?

– Да нет, не ходил... вроде не полагается одному...

– Ну как же! Вот нам известно, что вы выходили один на берег и отсутствовали где-то минут сорок...

„Значит, – думаю, – знает и это".

– Нет! – говорю. – Спускался с борта один, верно, но прямо на виду у парохода добежал до таверны, чтобы купить сигарет, и сразу вернулся.

— Вы врете! Нам известно, что за углом вас ждала полицейская машина. Вы в нее сели, уехали, потом вернулись. Где вы были? С кем вы встречались?

„Ну, – думаю, – начинается!”

— Если уж вы полицейскую машину видели, которая у меня из памяти ускользнула, – говорю, – тогда давайте, доказывайте! – И замолчал.

— Нет! Вам придется ответить на эти вопросы. И вообще, что это такое? Почему вы сорвали важное партийное мероприятие?

— Какое? – спрашиваю.

— Вам же предлагалось обыскать команду! Почему вы этого не сделали? Откуда вы знаете, какие ваш первый помощник получал задания от нас и от партийного комитета?

— Да, я не знаю, какие он получает задания от вас и от партийного комитета, а неплохо было бы знать!

— Вас это не касается. Его партия поставила.

— А я что? Меня разве по плану Маршалла сюда к вам прислали?

Начинаю уже заводиться, а он продолжает:

— Вы признаете, что сорвали важное общественное мероприятие?

— Я не срывал никаких общественных мероприятий, а просто не желал оскорблять людей. Нигде, ни в каких инструкциях никто никогда не требовал устраивать обыски!

— Но вы же знаете, что помполит все равно обыскивает каюты?

— Так, по крайней мере, – говорю, – он шурует тогда, когда люди не видят, а тут прямо по карманам.

— Но ведь можно было оформить это дело как

общественное... таможня на общественных началах, что ли, и люди бы поняли...

– Да, так бы и поняли! – чувствую, что он зажал меня и надо выкручиваться. – А что, если бы пришел человек с берега, ему устраивают обыск, находят что-нибудь, а он берет и отдает концы – убегает? Кто бы тогда отвечал? Мне бы еще хуже пришлось отвечать.

– Ах так! Вы с этих позиций? Тогда, в общем, верно...

– Именно с этих.

– А что вы там про Америку рассказывали? Зачем все эти рассказы? Что, думаете, вы один историю знаете? Мы все знаем, но молодежи этого знать не надо! И вообще от вас, стариков, пока вы плаваете, многого не требуется – знайте и молчите! Закройте рот! По-другому надо смотреть на вещи, иначе воспитывать молодежь. Разве можно, как вы, говорить, что американцы такими уж друзьями были и тому подобное? Сейчас они – наши противники!

Тут я уже не стал ему возражать. Бесполезно. Он соображал, что говорил.

Дальше пошло, как полагается: пиши рапорт, отчитывайся и проси прощения...

– Ну, а пока придется вам посидеть на берегу, – сказал он в заключение.

– Что, насовсем?

– Да, вам нечего делать в море! Вы не умеете воспитывать молодежь.

„На тебе, – думаю, – достукался!"

Меня потом еще долго таскали. Достали даже копию моего формуляра, из библиотеки затребовали. Опять посыпались обвинения:

– Вот посмотрите, что вы читаете! Только пере-

водную литературу или литературу на иностранных языках! Зачем вам это? Что у нас своих, советских писателей нет? Вы себя сами не в том духе воспитываете. А ведь вы носите в кармане партийный билет! – пытались меня увещевать и таким образом.

Таскали и жену. На мальчишек в школе обратили внимание... В общем старались сломать всеми возможными способами.

Но мой гебист, как потом оказалось, был не такой уж плохой – обычный чиновник, выполнявший свою работу. Звали его Ахметов Федор Михайлович. Он как-то даже мне комплимент своего рода сделал, когда я с ним зубатился:

– Вот видишь, как ты разошелся! Интересный ты человек. Чего тебе не живется? У тебя положение есть. Сидел бы, молчал и плавал. Знаешь, какое у тебя досье? Все время что-то с тобой происходит: то какие-то норвежцы, то в Америке еще что-то случилось. Сколько раз тебя уже усекали в общениях с иностранцами! Сколько рапортов на тебя всяких, сколько расследований! И все ты с госбезопасностью имеешь дело...

– Не я с ней, – возражаю, – а она со мной! Я-то без вас спокойно бы прожил.

– Нет, человек ты несдержанный, горячий, – продолжал он „по-свойски" со мной беседовать, – и нисколько ты не вырос и не поумнел. Почему ты ума не набрался? Вот те, которые на тебя „пишут", они глазенки вниз и молчат. Ты тельняшку на себе рвешь, а они молчат и пишут. И смотри, у них все нормально...

Он дошел даже до того, что намекнул, кто на меня писал доносы. Что касается помполита Беляева, нечего было и скрывать – и так ясно было. Но кро-

ме него, оказывается, еще и капитан Мартиросов „стукачом" оказался, рабской душонкой. Настучал, хотя его и не просили! И такого наговорил – что я, мол, большой враг советской власти...

Ахметов однажды советует:

– Подумай, значит, обо всем, что я тебе сказал! Пока плавать не будешь!..

Так я проболтался на берегу без малого два года. Пробовали меня через врачей полностью с флота списать, так как, видно, по политической причине им неудобно было увольнять: все-таки – ордена и человек известный. Сами раньше толкали, посылали на разные доклады и пионерские сборы, выпячивали мой орден Ленина. А тут вдруг – политически ненадежный! Нельзя!

Но я стучался во все двери. Писал, просил. С помощью того же Ахметова мне удалось и еще раз попасть в море... Вызывает меня как-то он и говорит:

– Подожди немножко. Дело твое поправляется, штраф ты свой отбыл. Может быть, скоро в море выйдешь...

И в это время получаю письмо из концлагеря от того самого Витольда Бурды, бывшего зава парткабинетом Мурманского тралового флота, осужденного за воровство и взяточничество. Он пишет:

„...Я узнал, что ты теперь плаваешь не у рыбаков, а в торговом флоте и часто бываешь за границей... Ты знаешь, что я невинно пострадал, осужден и ничего не могу сделать, чтобы реабилитироваться. Писал Брежневу, но мои письма не пропускают, хотя я верный и честный коммунист... Так вот у меня к тебе просьба – здесь вложены письма... Отправь их, когда будешь за границей, Тито и Гусаку. Я их прошу, чтобы они помогли мне связаться с Брежневым

и с Центральным комитетом партии, потому что завистники и враги не дают мне этой возможности и я невинно страдаю в лагере..."

В письме была также целая инструкция о том, как отправлять письма:

„...за границей лучше всего отправь письма по адресу сам, не передавай никому, а если придется передавать, то только через „демократические круги" или „прогрессивных" студентов..."

Инструкция была настолько примитивна, что я сразу понял: это – работа КГБ. Проверить меня хотят и ставят ловушку.

„Что делать? – раздумываю. – Даже, если я ошибаюсь, этот Бурда такой гаденыш, всю жизнь давивший людей и паразитировавший на теле народа что его не жалко – пускай, как сидел, так и сидит".

Прикидываюсь „пожарным шлангом", немедленно бегу в КГБ и вызываю по телефону своего „попечителя" – Федора Михайловича Ахметова.

– Что такое?

– Хочу встретиться.

– Сейчас, подождите...

Спускается вниз, в приемную:

– Ну, что у вас там?

– А вот письмо, видите? И вот от кого...

– Почему же вы к нам с ним пришли? – спрашивает, прочтя письмо.

– А куда же мне с ним идти?

– Ну что вы, Владиль Кириллович!..

За время нашего „близкого знакомства" мы стали понимать друг друга очень хорошо, и ему было ясно, что я имею в виду.

– Вы меня совсем за какого-то полуидиота принимаете, что ли? Что же я не вижу, чья это работа?

— А что вы думаете, что наша?

— Не надо! — говорю. — Бросьте, Федор Михайлович, все понятно.

— Да, да, конечно... Ну, хорошо! А почему же все-таки вы к нам пришли?

— А что же мне делать с этим письмом? Раз от вас прислано, вам его и вернуть следует!

— Порвите его!

— Нет! Вы уж сами рвите! — сунул ему письмо и ушел.

Через пару недель приходит от Бурды второе письмо, почти идентичного содержания:

„...шлю тебе второе письмо для перестраховки, на тот случай, если первое затерялось или тебе пришлось его „утратить"..."

Намек прозрачный: одно можно сдать в КГБ, а второе оставь и провези за границу.

В конце опять инструкция, как отправлять за границей письма Тито и Гусаку: как опускать в почтовый ящик в социалистических странах и как передавать через „демократические студенческие организации" — в капиталистических...

Отправляюсь в КГБ, звоню Федору Михайловичу и говорю:

— Что я вам почтальон, что ли, чтобы все время ваши письма носить?

— Опять пришло?

— Ну, Федор Михайлович, не наигрывайте!

— Хорошо, сейчас спущусь...

Спускается, открывает дверь, впускает меня в приемную и, улыбаясь, спрашивает:

— Что, опять скажете, что это работа КГБ?

Я посмотрел на него и рассмеялся. Он тоже рассмеялся и протягивает руку:

– Ладно! Давай сюда!

Взял письмо и читать не стал, порвал его тут же у меня на глазах и бросил в корзину:

– Иди...

Это иллюстрация того, как работает КГБ. Теперь я посмеиваюсь, а тогда мне было совсем не смешно. Жена моя тоже все понимала, стонала, плакала:

– Посадят тебя, обязательно посадят! Что с детьми-то будет?

Мне не совсем ясно, чего в КГБ хотели достичь такой провокацией: сломить меня или запутать, а потом прихлопнуть. Не исключено, что таким образом надеялись завербовать, хотя это и сомнительно, так как у них было мое досье, они хорошо изучили мой характер и вряд ли имели желание возиться с таким человеком, как я.

Но в это время я бывал на грани того, чтобы сломаться. Случалось, охватывало отчаяние:

„Что с тобой творится? Вроде человек ты и не из трусливых, ни штормов, ни опасностей не боишься, ни того, что тебя начнут по морде бить в КГБ, а вот охватывает отчаяние: тут и жена и мальчики... Возьмут, гады, и поломают им жизнь".

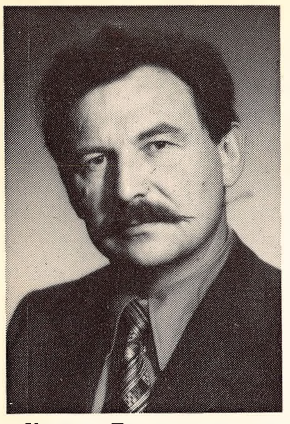
Опостылело мне все страшно. Вспоминая свою жизнь, переживал, что бесполезно отдана она службе преступному делу. А ведь кто-кто, а я-то мог бы раньше во всем этом разобраться, но все оттягивал, все обманывал себя надеждами, что порядок изменится и жизнь наша нормализуется.

И подошел я к порогу, когда увидел, что не могу так дальше жить, и принял решение...

Вскоре мне снова открыли визу...

1976–1981

ОГЛАВЛЕНИЕ



Внимание мировой общественности в последние годы все больше привлекается к необходимым мерам по сохранению рыбных запасов мирового океана. Одна за другой страны защищают свои интересы, расширяя зону своих территориальных вод, ограничивая улов. До сих пор было мало известно о поведении в этом отношении советского рыболовного флота. Пробел этот заполняют записки капитана советского плавучего рыбозавода В. Лысенко, в 1975 году покинувшего Советский Союз, чтобы не принимать больше участия в творимых не по его воле преступлениях.

Капитан Лысенко рассказывает – его книга написана в живой, разговорной форме – о хищническом истреблении рыбных запасов мирового океана советским рыболовным флотом, промышляющим вдали от родных берегов. Он описывает нещадную эксплуатацию советских моряков, вынужденных работать в труднейших условиях за нищенскую зарплату. Он говорит о расценках и заработной плате, об интенсификации труда, о приеме на работу и об „открытии" зарубежных виз, наконец об авариях из-за небрежностей при ремонте и о многом другом.

Книга капитана В. Лысенко полна списанными с натуры портретами и сценами, рисующими облик и нравы советских больших и малых начальников, начиная с Хрущева и кончая помполитами (помощниками капитанов по политической части) и работниками Водного отдела КГБ. Он показывает, как глубоко партия и органы госбезопасности запустили свои щупальцы во флот, мешая его нормальной деятельности, подвергая людей постоянной политико-экономической слежке и преследованиям, организуя разведовательно-подрывную деятельность за рубежом.